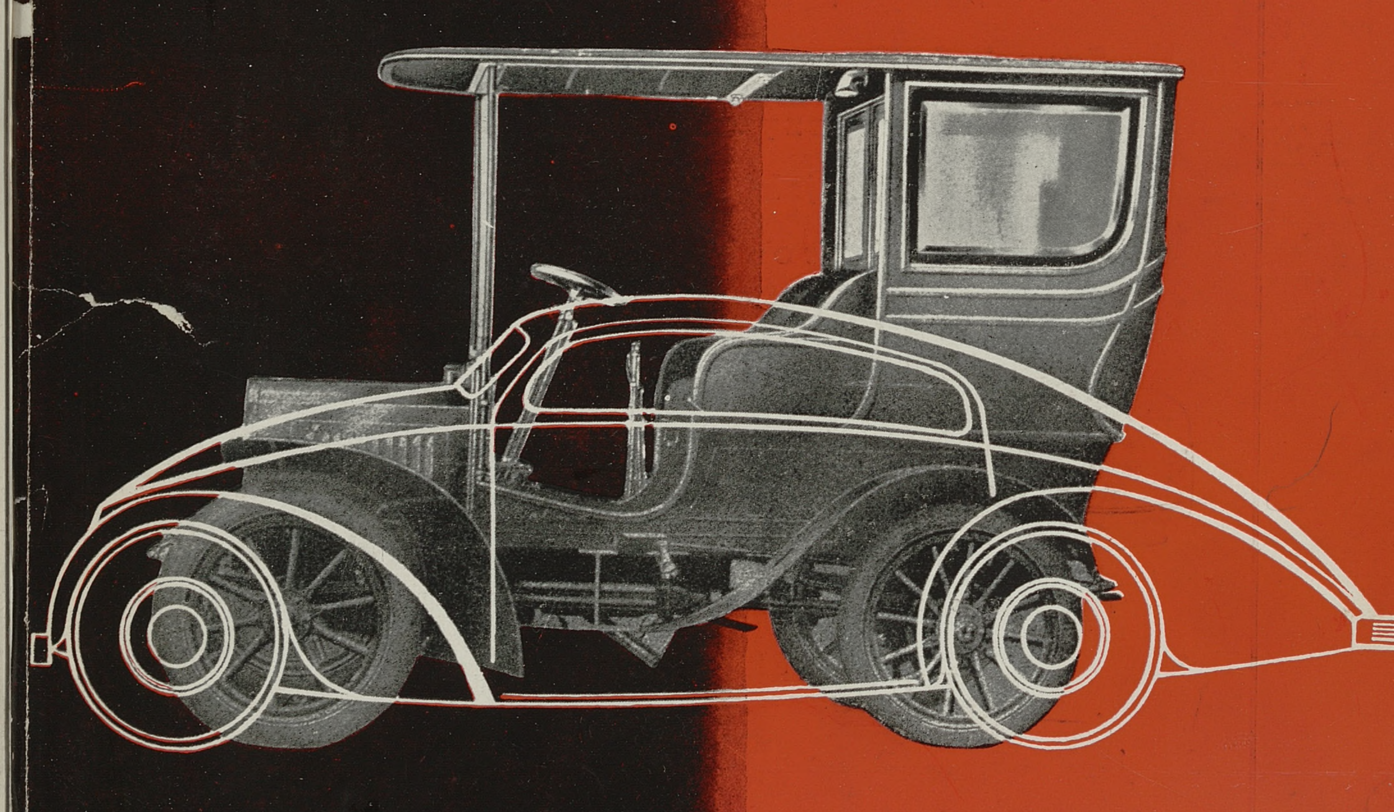
A.T.S.

Salony: Londyn Praga Mediolan



AUTO I TECHNIKA SAMOCHODOWA

Nr. 12
GRUDZIEŃ 1937

Światowej Sławy Samochody



MERCEDES-BENZ

Ciężarowe, autobusy, pożarnicze, sanitarne, specjalne, terenowe, komunalne, z motorami „DIESEL" benzynowymi lub gazogeneratorami

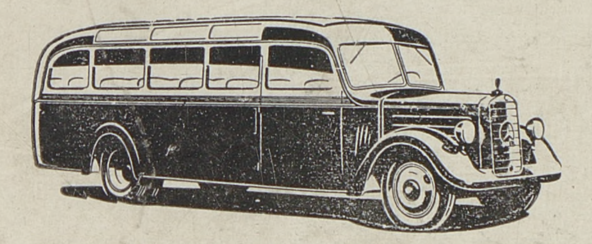
Samochody do wywożenia śmieci systemu „Kuka"

Ciągniki z przyczepkami od 6 do 15 ton

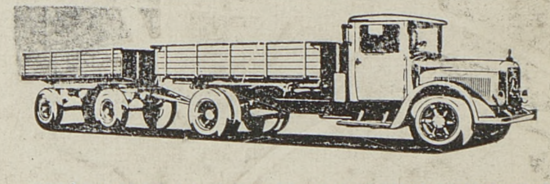
Trambusy miejskie z wysuniętą kierownicą

Stalowe karoserie z lekkich metali

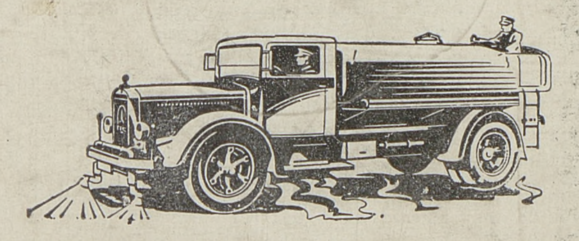
Silniki DIESEL od 20 KM wzwyż



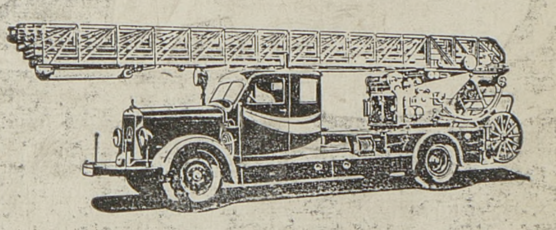
AUTOBUSY OD 8 DO 80 MIEJSC.



CIĘŻAROWE OD 1 DO 10 TON Z PRZYCZEPKAMI.



AUTOPOLEWACZKI, ZAMIATACZKI i PRZECIWPOŻAROWE OD 1000 DO 6000 LIT.



AUTOPOMPY i AUTODRABINY, REKWIZYTOWE, PRZECIWGAZOWE i OŚWIETLENIOWE

„SPÓŁKA MOTORYZACYJNA"

WARSZAWA, Hotel Bristol, Krakowskie Przedm. 42, tel. 2-44-13, 3-04-13. 81 x 5

ROK XVI GRUDZIEŃ Nr. 12



ORGAN AUTOMOBILKLUBU POLSKI ORAZ KLUBÓW AFILIOWANYCH
ORGANE OFFICIEL DE L'AUTOMOBILKLUB POLSKI ET DES CLUBS AFFILIÉS

MIESIĘCZNIK

REDAKTOR NACZELNY — TADEUSZ GRABOWSKI ZASTĘPCA RED. inż. ADAM MINCHEJMER
WYDAWCA: AUTOMOBILKLUB POLSKI

TREŚĆ Nr. 12

Przegląd aktualnych zagadnień

Niewielu było optymistów spośród ludzi, pozwalających sobie na proroctwa w stosunku do rynku samochodowego, którzy przewidywali tak intensywną sprzedaż, jaką mieliśmy w roku bieżącym. Rynek wyjałowiony długimi latami demotoryzacji chłonął pokaźne, jak dla naszej sytuacji gospodarczej, ilości pojazdów motorowych, pobudzając do coraz to intensywniejszej pracy działy pokrewne, jak warsztaty naprawcze, stacje obsługi, zakłady wulkanizacyjne itp.

Rozpędzona w rb. sprzedaż nie tylko, że nie doznała przerwy w miesiącach letnich, przerwy bardzo typowej w handlu samochodami, lecz nawet wzmogła (lipiec) swe natężenie. Poprzyjmy to twierdzenie faktami: sprzedaż nowych pojazdów motorowych w roku 1937-ym wynosiła: w styczniu — 271, w lutym — 296, w marcu — 582, w kwietniu — 1034, w maju — 1068, w czerwcu — 1155, w lipcu — 1291, w sierpniu — 907, we wrześniu — 1024, w październiku — 833.

W ciągu 10-ciu miesięcy rb. sprzedano 8563 nowe poj. motorowe. Rekordowym miesiącem sprzedaży nie był — jak zazwyczaj — czerwiec, lecz lipiec. Zapewne trudności w dostarczeniu niektórych typów samochodu były przyczyną tego faktu.

Wrzesień był także bardzo „silny“ jak na nasze warunki i polski klimat. Dopiero sprzedaż październikowa (833 poj. mech) dała przedsmak martwego sezonu.

*

W związku ze zbliżeniem się okresu wygaśnięcia ważności dekretu przewidującego ulgi podatkowe dla nabywców pojazdów mechanicznych (moc dekretu wygasa 31 grudnia 1937-go roku) organizacje przemysłowe wystąpiły do czynników miarodajnych z wnioskiem o przedłużenie czasu trwania tego dekretu o dalsze 2 lata, t. j. do dnia 31 grudnia 1939-go roku.

O ważności wspomnianego dekretu mówiło i pisało się bardzo wiele, jego skuteczność potwierdzają najlepiej dotychchczasowe wyniki realne — poważny wzrost taboru samochodowego i motocyklowego.

Według naszych informacji istnieją poważne szanse na przedłużenie ulg podatkowych dla nabywców pojazdów motorowych, jednakże sposób wymiaru ulegnie zasadniczej modyfikacji. Przede wszystkim zapewne wprowadzona będzie zasada (duże trudności powstaną przy znalezieniu sposobu technicznego dla jej zrealizowania w praktyce) aby większe ulgi otrzymał ten nabywca pojazdu mechanicznego, który wykona dla zakupu pojazdu większy wysiłek finansowy w stosunku do swych możliwości i dochodów od nabywcy, choćby nawet droższego pojazdu, ale zakupionego ze znacznie wyższych dochodów.

Zasada ta wydaje się słuszna — na pogłębienie ulg podatkowych dla nabywców małych, tanich samochodów i motocykli czeka liczna rzesza wyższych urzędników, wojskowych i średnio zamożnego mieszczaństwa, które mają możności wydatkowania pewnych sum na uzyskanie komunikacji szybszej i wygodniejszej, jednakże na razie wydatki niezbędne dla jej zdobycia przenoszą chęci, a często i możliwości tych sfer.

Drugą zasadą, którą nowe ulgi winny — w moim zrozumieniu — specjalnie uwzględnić — to potrzeba głębszych ulg dla nabywców samochodów ciężarowych, których sprzedaż w roku 1937-ym nie szła tak szybko, jakby sobie tego życzyć należało. 1.250 nowych samochodów ciężarowych sprzedanych w ciągu 10-ciu miesięcy r. b. — to rzeczywiście liczba bardzo skromna.

Transport motorowy ma ponadto ciągle zbyt groźnego konkurenta w postaci taniego, nieobciążonego żadnymi niemal ciężarami transportu konnego — bez specjalnych ulg wyrównujących niczym dzisiaj nieusprawiedliwioną pomoc, jaką kraj daje transportowi konnemu (w postaci zwolnienia od wszelkich obciążeń) nie należy się spodziewać wzrostu tempa motoryzacji transportu, tak bardzo pożądanego z punktu widzenia obrony kraju i rozwoju gospodarczego.

Postulat z którym wystąpiły organizacje przemysłowe w swym memoriale do czynników miarodajnych w sprawie ulg podatkowych dla nabywców poj. mot. — to żądanie rozciągnięcia dobrodziejstw dekretu na osoby prawne, które przez podwójne opodatkowanie mają pod względem podatkowym i tak już sytuację gorszą od osób fizycznych.

O ile żądanie to z punktu widzenia skarbowego nasuwać może pewne wątpliwości, o tyle z punktu widzenia gotowości wojennej zasługuje na jak najsilniejsze poparcie. W wypadku wojny nikt nie będzie badał, czy dany samochód należy do osoby fizycznej, czy prawnej — jednakowo zużyje się go do celów obrony państwa.

Poza tym organizacje przemysłowe wskazują na konieczność rozszerzenia obowiązywania dekretu o ulgach podatkowych na wszystkie samochody bez względu na cenę nabycia motywując, że ograniczenie ulg do samochodów nie droższych nad 12.000 zł skłania nabywców do kupowania tańszych i co za tym idzie mniej dobrych wozów, posiadających krótszy żywot, co uznać należy za objaw ujemny.

Myślę, że ten punkt nie znajdzie jednakże życzliwego przyjęcia w min. Skarbu, które — wydaje mi się, że słusznie — widzi w samochodach droższych nad 12.000 zł samochody luksusowe, które nie mają większego znaczenia dla szerzej pojętej motoryzacji.

Ze strony samych nabywców samochodów, względnie kandydatów na nabywców podnoszą się natomiast liczne głosy, żądające jasnej wykładni ulg podatkowych, które w obecnym swoim stanie przedstawiały prawdziwy labirynt, jakiego nie sposób było przebrnąć bez pomocy specjalistów, nierzadko pobierających za „wykładnię“ osobne wynagrodzenie.

Sytuacja w sprawie ulg podatkowych dla nabywców pojazdów mechanicznych wygląda w tej chwili — według naszych informacji — w ten sposób, że sama zasada ulg będzie utrzymana, jednakże sposób odliczania kwot będzie zasadniczo zmieniony w ten sposób aby nabywcy słabsi finansowo, kupujący tańsze samochody,

mieli większe ulgi, niż nabywcy silniejsi finansowo, kupujący droższe samochody.

M. in. istnieje koncepcja wprowadzenia pewnego rodzaju subwencji ze strony skarbu państwa oczywiście subwencji odtrąconej z kwoty podatku..., subwencji jednolitej dla wszystkich nabywców, bez względu na wysokość opłacanego przez nabywcę podatku, uzależnionej procentowo od ceny zakupionego samochodu (mówi się o 15%).

Nie wiadomo, czy ta koncepcja się utrzyma, choć byłaby chyba najprostsza i najlogiczniejsza, gdyż można i trzeba założyć, że tańszy pojazd kupuje gorzej sytuowany.

Faktem jest, że znalezienie właściwej formuły nie jest takie łatwe.

*

Omawiając sprawę ulg podatkowych, które odegrały bodajże najpoważniejszą rolę w wyjściu z zupełnego marazmu motoryzacyjnego naszego kraju, pozwolę sobie raz jeszcze zwrócić uwagę na niezwykle ważne zagadnienie ulg podatkowych dla nabywców wozów używanych, które dotychczas nie zostało pozytywnie załatwione, ani bodajże nawet troskliwiej przepracowane.

Wbrew opinii czynników decydujących w sprawach podatkowych, które, nie dając ulg nabywcy kupującemu pojazd używany, stawiają takiego obywatela poza nawiasem „społeczeństwa pracującego dla sprawy motoryzacji i obrony kraju" twierdzę, że jest inaczej Wszędzie na świecie istnieje grupa osób kupujących wozy używane przede wszystkim z braku środków na nabycie samochodu nowego. Jest to grupa ludzi finansowo słabszych, a entuzjazm wielu z nich dla motoru jest nie tylko godzien podziwu, lecz również i realnego poparcia. Ta grupa ludzi odgrywa ważną i cenną rolę, rozszerzając rynek zbytu.

Właściciel używanego wozu, przy stosowaniu ulg podatkowych dla nabywców wozów używanych — łatwiej wyzbywa się samochodu starego i dzięki temu szybciej i łatwiej może nabyć wóz nowy. W tym wypadku „przepływ samochodu przez społeczeństwo" jest szybszy i bardziej gruntowny — rynek się rozszerza, więcej wozów kursuje po drogach, więcej pracuje warsztatów, więcej się zużywa paliwa, olejów, więcej się płaci podatków i... skarb się więcej cieszy.

Te wszystkie argumenty są chyba dostatecznie silne, żeby się wreszcie głębiej nad sprawą takich ulg zastanowić i ulgi te wreszcie dać.

Nie poruszam natomiast faktu, że używany wóz, którego nabywca nie otrzyma ulg podatkowych, jest często z punktu widzenia przydatności taboru dla obrony kraju (wozy duże, silniki wysokowartościowe)—znacznie cenniejszym nabytkiem, niż nowy, mały, delikatny samochodzik, który nie posiada cech wojskowych w tak wysokim stopniu.

I z uporem powtarzam: znaczenie taboru używanego dla rozszerzenia rynku zbytu i z innych przyczyn zrozumieli bardzo szybko nasi sąsiedzi z Zachodu, opracowując swego czasu zagadnienie motoryzacji — oto 10 kwietnia 1933 roku wprowadzili zwolnienie od podatków nowych wozów, a już 31 maja 1933 roku, a więc w jeden miesiąc i 21 dni później wprowadzili ulgi podatkowe dla wozów używanych.

*

Sprawa obniżania kosztów utrzymania samochodów stoi w dalszym ciągu na martwym punkcie. Mimo, że zużycie benzyny wzrosło, w stosunku do roku ubiegłego, o 21,6% i wzrasta progresywnie w dalszym ciągu (w ciągu sierpnia r. b. — statystyka podana przez przemysł naftowy dopiero w połowie listopada — wzrost zużycia benzyny wyniósł 36% w stos. do września 1936 r.), a więc zyski ze zwiększonej sprzedaży dawno już pokryły straty z zeszłorocznej obniżki cen, nic bardziej konkretnego nie słychać o obniżce cen paliwa, mimo wyjątkowo zgodnego i jednolitego w tej sprawie stanowiska świata motorowego, zawartego w dewizie: „czekamy na obniżkę cen benzyny, będziemy jeździli więcej i dalej".

Przeciwnie, jak nas doszły wieści, ze sfer zbliżonych do przemysłu naftowego istnieją tam pomysły „odkucia" się kosztem automobilizmu drogą podwyższenia cen mieszanek do samochodów z silnikami o wyższym stopniu sprężania. Jak dowodzi memoriał Automobilklubu Polski, wysłany w tej sprawie do Min. Przemysłu i Handlu (memoriał drukujemy na innym miejscu) nie mażadnych podstaw do podnoszenia ceny tej mieszanki, zrobionej z polskiej benzyny, polskiego benzolu i gazoliny oraz polskiego spirytusu.

*

Podobnie na martwym punkcie stoi sprawa należytej i taniej obsługi wozu — urządzenia stojące na właściwym poziomie technicznym można policzyć na palcach obu dłoni.

Brak ten nie tylko podraża koszty eksploatacji samochodu, ale — co gorsze i ważniejsze — skraca okres życia samochodu prze szybsze jego zużycie się, wywołane brakiem należytej okinserwacji i obsługi.

Nie jest rzeczą błahą, zwłaszcza przy nikłym stanie ilościowym naszego taboru, czy samochód będzie pracował sprawnie przez 6 lat czy już po 3 latach stanie się gruchotem bez wartości. Rzeczą równie ważną jest fakt, czy warsztat jest w stanie gruntownie odremontować wóz w ciągu trzech dni za cenę 500 zł, umożliwiając dalszą sprawną eksploatację na nowe 40.000 km, czy też domorosły „kowal samochodowy" będzie dłubał przy naprawie wozu prymitywnymi narzędziami przez miesiąc, weźmie za naprawę 1500 zł i niewiele samochodowi pomoże.

Prowadzenie wzorowej stacji obsługi jest i długo jeszcze będzie w Polsce przedsiębiorstwem deficytowym — dlatego liczyć na prywatnych przedsiębiorców nie można Niestety wbrew kilkakrotnym zapowiedziom montownia Lilpopa nie zabrała się zupełnie do rozwiązania tego zagadnienia. Coraz to liczniejsi właściciele Chevroletów i Opli coraz głośniej narzekają na to niezrozumiałe zaniedbanie, jęczą pod obuchem fantastycznie wysokich cen obsługi w istniejących prywatnych warsztatach.

Na co czeka montownia? Czy na to aby coraz

częstsze wyrazy rozżalenia i protestu, stały się tak głośne, że odbije się to w sprzedaży?

Pod tym względem Polski Fiat ma pozycję znacznie mocniejszą, gdyż uzbrojoną 10-ma stacjami obsługi pierwszego rzędu i 19-ma stacjami drugiego rzędu. Wśród stacji drugorzędnych siedem przystosowanych jest do wykonywania remontów. Obecnie w stadium organizacji znajduje się stacja w Warszawie (na ul. Belwederskiej) i w Toruniu. Stosunek 29:0 na korzyść P. Fiata jest wymowny i druzgocący.

Półtora roku pracy montowni i wypuszczenie na rynek ok. 2.500 wozów winno starczyć do ruszenia z miejsca tego zagadnienia.

*

Jakież są przewidywania produkcyjno - montażowe obu wielkich placówek motoryzacyjnych na rok 1938?

Polski Fiat zamierza ulokować na rynku około 2.500 jednostek. W tym: 1) około 1.300 sztuk typu „508" karosowanych bądź jako dwudrzwiowe karetki, bądź jako furgoniki dostawcze, 2) 600 sztuk ciężarówki typu „621" (cyfra ta obejmuje obie odmiany tego podwozia), 3) 100 sztuk lżejszej ciężarówki typu „618".

Ponadto przewidziany jest montaż trzech typów Fiata „500", „1500" i „1100" (T. zw. Nowa Balila z górnozaworowym silnikiem 1,1 litra — karoseria czterodrzwiowa). Montowane będą zespoły zagranicznego pochodzenia przy użyciu pewnej ilości materiału krajowego. Ogółem zmontuje się około 500 sztuk wyżej wymienionych typów.

Program montowni Lilpopa przewiduje wypuszczenie na rynek około 3.000 — 3.500 jednostek.. Program ten nie jest na razie zupełnie gotów — zapewne ze względu na niedostatecznie klarowny jeszcze obraz sprzedaży w r. 1937-ym.

T. Grabowski.

Jak długo mamy płacić daninę krwi i mienia?

W ostatnich czasach mnożą się w zastraszający sposób śmiertelne wypadki na drogach, spowodowane niekarnością jeżdżących i nieprzestrzeganiem przez nich przepisów ruchu. Wszystkie pisma, wszyscy rozumni ludzie wołają bez przerwy o usunięcie chaosu z naszych dróg, gdyż w dzisiejszym stanie rzeczy nikt wychodzący i wyjeżdżający na drogę nie jest pewny dnia ani godziny.

Wierzymy przecie że państwo, którego elementarnym obowiązkiem jest zapewnienie obywatelom bezpieczeństwa życia i mienia zabierze się w sposób zdecydowany do walki z anarchią drogową tak przez roztoczenie możliwie silnego nadzoru nad ruchem drogowym oraz ostre i szybkie karanie winnych przekroczeń, jak i przez propagandę wśród obywateli i nauczenie ich, że przepisy ruchu muszą być w ich własnym interesie przestrzegane.

Te dwa kierunki przeciwdziałania są bowiem konieczne, gdyż wobec słabego uświadomienia ogólnego i wyrobienia obywatelskiego naszej ludności sama propaganda i nauczanie nie wystarczają i musi być położony wielki nacisk na jednoczesne wzmocnienie nadzoru nad ruchem i zaostrzenie sankcji karnych, a co za tym idzie — na rozbudowę organizacji policji drogowej, utworzonej w roku ubiegłym na terenie 4 województw w liczbie zresztą więcej niż skromnej.

Takie wnioski z obserwacji naszego ruchu i wiadomości prasowych o ciągłych wypadkach, powodujących śmierć i kalectwo tylu jednostek, nieraz pełnowartościowych i cennych, nie mówiąc już o poważnych stratach materialnych dla gospodarstwa narodowego, wyciągnąłby każdy logicznie myślący człowiek, takie też wnioski wyciągnęły władze innych państw europejskich, gdzie zwalczanie przekroczeń ruchu jest prowadzone systematycznie, konsekwentnie i bez małostkowych oszczędności.

Jednak takich wniosków nie wyciągnęło, niestety, nasze ministerstwo Skarbu, które jak słychać, częściowo skreśliło w budżecie Ministerstwa Spraw Wewnętrznych kredyty na policję drogową, pozostawiając je tylko w takiej wysokości, jaka pozwoli na utrzymanie dotychczasowej liczby 50 policjantów, pracujących na terenie zaledwie 4 województw.

Jednak nad tym pociągnięciem ołówka biurokratycznych i nie odczuwających potrzeb życia urzędników nie można przejść bez mocnego protestu. Trzeba się zgodzić przecież z faktem, że wielkie państwo musi przecie ponieść wiele wydatków niezbędnych, aby obywatelom zapewnić ochronę życia, mienia i porządku, choćby nawet powierzchownie oceniającym sytuację laikom wydawało się, że są to wydatki niepotrzebne.

Urzędnicy, o których mowa, zaopatrzeni w ogłoszone u nas za świętość pojęcie równowagi budżetowej, zwracali zapewne przy układaniu budżetu uwagę tylko na suche pozycje cyfrowe w swych księgach. Nie zadali sobie zapewne trudu, aby zgłębić, że za cyfrą 1 czy 2 milionów zł na policję drogową stoi ukryta daleko poważniejsza liczba, przedstawiająca straty materialne społeczeństwa. Liczba ta zajmie faktycznie choć nieformalnie miejsce skreślonych sum na policję drogową.

Oszczędność omawiana jest oszczędnością tak samo niewłaściwą i szkodliwą, jak np. oszczędność fabrykanta na urządzeniach ochraniających robotnika od wypadku w czasie pracy przy maszynie, gdyż tak jak jest obowiązany fabrykant do ochrony życia i zdrowia swych pracowników, tak samo jest obowiązane państwo do ochrony życia, zdrowia i mienia swych obywateli.

W okresie, kiedy jedne organy państwowe rzucają szumne frazesy o konieczności motoryzacji transportu, kiedy się apeluje do obywateli, aby kupowali samochody, którymi następnie nie mogą bezpiecznie jeździć, skreślenie budżetu policji drogowej jest nowym dowodem nieskoordynowania pracy poszczególnych władz państwowych w tej dziedzinie. Społeczeństwo nie może patrzeć się na ten fakt bez reakcji — sytuacja budzi bowiem uzasadniony lęk. Sprawa nie jest tak błaha jak się może na pierwszy rzut oka wydawać — chodzi tu przecie o życie ludzi, może o życie naszych najbliższych.

Doprawdy zbyt wysoki haracz — daninę krwi i mienia płacimy za panującą ciągle anarchię na drogach, anarchię podtrzymywaną krótkowzroczną polityką formalistów budżetowych.

Ostry protest Automobilklubu Polski w sprawie podwyżki cen mieszanek

W dniu 5-go listopada rb. Automobilklub Polski wysłał do Ministerstwa Przemysłu i Handlu następujący memoriał w sprawie paliwa do silników samochodowych:

Z kół przemysłu naftowego doszły nas wiadomości, że w najbliższym czasie ma być decydowana przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu sprawa ceny tzw. mieszanek specjalnych, służących — między innymi — do napędu silników spalinowych o wyższym stopniu sprężania.

W sprawie tej uważamy za stosowne zająć stanowisko następujące:

I. Czysta benzyna krajowa posiada liczbę oktanową około 60 (według amerykańskiej Motor-Method). Czystą benzynę polską charakteryzuje więc bardzo niska wartość przeciwstukowa. Z tych względów czysta benzyna nie nadaje się do użytku w silnikach zbudowanych dla ekonomiczniejszego zużycia paliwa (silniki posiadające nieco wyższy stopień sprężania).

Należy zaznaczyć dla ścisłości, że około 40% samochodów kursujących w Polsce może pracować zadawalająco na czystej benzynie.

II. Dodatek 10 — 15% bezwodnego spirytusu lub około 20% benzolu do czystej benzyny stwarza paliwo o liczbie oktanowej około 79. Paliwo tego typu wystarcza w zupełności dla samochodów posiadających wyższy stopień sprężania, kursujących w naszym kraju.

Można stwierdzić, że czysta benzyna plus mieszanka benzynowo-spirytusowa lub benzolowa zaspakajają zapotrzebowanie paliwa nie mniej 99% taboru samochodowego kursującego w Polsce.

Jedynie bardzo nieliczne w Polsce samochody wybitnie sportowe (t.zw. „supersport") oraz samochody wyścigowe, jak również motocykle tych dwóch kategorii, mogą wymagać paliwa o wyższej liczbie oktanowej.

III. Ze względów zawartych w punkcie II automobiliści, zdający sobie sprawę z zagadnienia paliwa, domagać się muszą w pierwszym rzędzie, ażeby paliwo o liczbie oktanowej 79 (np. mieszanka spirytusowa „Polminu") nie kosztowało w żadnym razie drożej, aniżeli czysta benzyna.

Paliwa o wyższej liczbie oktanowej nad 79 mogłyby być uważane — jako do pewnego stopnia luksusowe.

IV. Według informacji, które posiadamy, istnieje dziś niebezpieczeństwo, że przemysł naftowy, dostosowując się do różnych ograniczeń, nowych umów itp., może wprowadzić do handlu tylko czystą benzynę oraz mieszankę przeciwstukową droższą niż tego w rzeczywistości wymaga obsługa kursujących po Polsce samochodów, które pracują doskonale, powtarzamy, na mieszance benzynowo-spirytusowej lub benzolowej.

V. Sięganie do zagranicznych środków antydetonacyjnych dla celów napędu samochodowego uważamy za niepotrzebne. Dla polskiego automobilizmu wystarczy krajowy spirytus i krajowy benzol.

Według posiadanych przez nas wiadomości ceny rynkowe spirytusu, jak również benzolu nie kształtują się wyżej od cen czystej benzyny. Z tych względów automobiliści polscy byliby zdziwieni i zaskoczeni ustaleniem ceny mieszanki przeciwstukowej na poziomie wyższym, niż cena czystej benzyny. Zrzeszony automobilizm polski musiałby przeciwko tego rodzaju polityce jaknajgoręcej zaprotestować.

VI. Jest rzeczą wielokrotnie stwierdzoną, że poszczególne pompy benzynowe, zarówno na terenie większych miast, jak również w mniejszych osiedlach posiadają paliwo o najróżnorodniejszych gatunkach z domieszką nafty i innych małowartościowych resztek z destylacji, które wpływają niejednokrotnie szkodliwie dla pracy silnika, przystosowanego do normalnego paliwa. Z tych względów uważamy, że należy poczynić kroki, któreby skłoniły przemysł naftowy w kierunku troskliwszej standaryzacji paliwa przeznaczonego dla silników spalinowych.

VI. Przekonaliśmy się naocznie i dotkliwie na historii motoryzacji w Polsce w ciągu kilku ostatnich lat, że automobilizm polski jest stanowczo za słaby, aby mógł ponosić jakiekolwiek ciężary dodatkowe w postaci np.: finansowania budowy dróg, opłacania deficytowego eksportu produktów naftowych itp. Z tych względów, mając na widoku dobro rozwoju motoryzacji w Polsce, domagać się musimy jaknajenergiczniej paliwa do samochodów nie obciążonego żadnymi sztucznymi, dodatkowymi kosztami.

Automobiliści są w stanie płacić loco pompa tylko rzeczywisty koszt benzyny bądź też mieszanki plus normalny godziwy zarobek. Na „przerzucenie kosztów", nieuzasadnione żadnymi względami rynkowymi, na właścicieli samochodów, zrzeszony automobilizm polski zgodzić się pod żadnym pozorem nie może, a to z tego powodu, iż odbije się to w bardzo krótkim czasie katastrofalnie na ilości mechanicznych pojazdów, kursujących w kraju.

AUTOMOBILKLUB POLSKI

* * *

Memoriał powyższy rzuca wiele prawdziwego światła na zagadnienie paliwa dla silników spalinowych tak skrzętnie zaciemniane i komplikowane od dłuższego czasu przez różne czynniki dyrygowane zapewne przez jedne i te same koła. Zamierzone przez przemysł naftowy podniesienie cen tzw. mieszanek specjalnych służących przede wszystkim do silników o wyższym stopniu sprężania do wysokości 64 grosze jest niczym nieuzasadnione. Memoriał Automobilklubu Polski mówi wyraźnie, że do napędu wszystkich samochodów kursujących w Polsce wystarczą produkty wytwarzane w kraju: polska benzyna, polski spirytus i polski benzol. Ten fakt wystarczy, aby spowodować zarządzenie zabraniające zwyżki cen t. zw. mieszanek specjalnych. Tymczasem od kilkunastu dni niektóre pompy benzynowe np. w Warszawie zostały przerobione — wprowadzono dodatkowe „punkty napełniania" zaopatrzone w napisy: „mieszanka specjalna — cena 64 gr. za litr".

Automobilista uświadomiony co do potrzeb swego samochodu musi być pewny, że w każdej pompie zawsze znajdzie potrzebną i wystarczającą do napędu jego samochodu mieszankę w cenie nie przekraczającej 58 gr. za litr.

Inż. M. Dębicki — Koło Inż. Sam. S. I. M. P.

Wystawa samochodów osobowych w Londynie

Pisząc o tegorocznej wystawie samochodowej w Londynie, nie sposób nie wspomnieć o nowym gmachu wystawowym nazwanym Earls Court. Do tej pory, od roku 1905-go począwszy, wystawy samochodów w Londynie odbywały się zawsze w gmachu Olimpii, którego nazwa zrosła się już z nazwą londyńskiego salonu samochodowego. Olbrzymi jednak, stały, wzrost wystawy spowodował, że gmach Olimpii stał się zbyt szczupły. Powiększano go i przebudowywano w ostatnich latach dwukrotnie, lecz to wszystko nie wystarczało, i obecnie wzniesiono nowy gmach, który ma odpowiadać wszystkim wymaganiom, jakich potrzebuje nowoczesna wystawa. Stary zaś budynek Olimpii przeznaczony został na olbrzymi garaż, mieszczący 1200 samochodów.

Budynek Earls Court wzniesiono w południowo-wschodniej dzielnicy Londynu, w miejscu gdzie krzyżują się trzy linie kolei podziemnej. Budynek posiada podstawę kształtu wielkiego trójkąta, Jedna ze ścian posiada 275 m. długości, dwie pozostałe po 215 m. Ogólna powierzchnia właściwych pomieszczeń, przeznaczonych na eksponaty wynosi 42 000 m^2. Część wystawowa obejmuje wielką halę parterową, oraz dużych rozmiarów balkon. Dwie te części połączone są ze sobą 6-cioma instalacjami ruchomych schodów, 5-cioma windami osobowymi, oraz 3-ma windami ciężarowymi. Na antresoli, pomiędzy parterem, a pierwszym piętrem, znajduje się szereg wykwintnych restauracji, mogących pomieścić 4000 osób. Poza tym 25 barów znajduje się na parterze i na pierwszym piętrze. Na najwyższym piętrze znajdują się biura, sale konferencyjne oraz trzy sale bankietowe, mogące pomieścić 2500 osób. Wreszcie w podziemiach budynku urządzony został basen pływacki o długości 60 m i szerokości 30 m.

Wystawie zapewniono odpowiednią komunikację. Wprost z hallu jest zejście do stacji kolei podziemnej, mieszczącej się pod budynkiem. Ze stacji tej pociągi odchodzą w sześciu różnych kierunkach. Warto zaznaczyć, że tunele kolei podziemnej w obrębie budynku, mają łączną długość powyżej 1200 m. Tuż przy budynku urządzone jest miejsce do parkowania samochodów prywatnych, przewidziane na 2000 wozów.

* * *

Pomimo olbrzymiej przestrzeni, jaka była do rozporządzenia, wystawa tegoroczna musiała zostać podzielona na części, tak jak to bywało i dawniej. W pierwszym terminie wystawione zostały samochody osobowe i nadwozia, przyczepki campingowe, łodzie motorowe i silniki, oraz urządzenia garażowe i akcesoria. Samochody ciężarowe wystawione zostały w drugim terminie, po zakończeniu pierwszej wystawy.

Wystawa samochodów osobowych, jako całość robi bardzo korzystne wrażenie. Wszędzie znać wielką staranność w urządzeniu. Liczni informatorzy udzielają wszelkich potrzebnych wyjaśnień. W osobnym dziale „demonstracji podwozi" pokazano w bardzo efektowny sposób cały szereg podwozi bądź to w całości, bądź też w przekrojach.

Ogółem w wystawie wzięło udział 529 wystawców, a wartość wystawionych eksponatów wynosiła ponad pół miliona funtów. Samochody osobowe wystawiło 65 firm, z tego 30 firm angielskich i 35 obcych.

Z pośród firm zagranicznych najliczniej reprezentowane były wozy amerykańskie, a mianowicie: Buick, Cadillac, Chevrolet, Chrysler, Ford, Dodge, Graham, Hudson, La Salle, Lincoln, Nash, Oldsmobile, Packard, Pontiac, Studebaker, Terraplane i Willys. Z pośród wozów niemieckich były wystawione: Adler, D. K. W., B. M. W., Horch, Mercedes-Benz, Opel i Wanderer. Francję reprezentowały: Bugatti, Citroën, Delage, Delahaye, Hotchkiss i Renault. Włosi wystawili: Alfa-Romeo, Fiata i Lancię. Wreszcie z wozów belgijskich była wystawiona Minerwa i Imperia.

* * *

Omówimy poniżej samochody konstrukcji angielskiej, pomijając inne znane bądź to z wystawy paryskiej, bądź też z Berlińskiej, lub też znane nam dobrze z naszego rynku krajowego. Warto tylko pokrótce zauważyć, że wśród tak licznie wystawionych wozów amerykańskich nie było zupełnie nic nowego, ani pod względem konstrukcji, ani pod względem linii zewnętrznych.

Samochody angielskie mają pewne cechy ogólne, które je odróżniają od konstrukcji innych krajów. Najpierw strona zewnętrzna. O ile samochody francuskie wyróżniają się estetycznymi i płynnymi linami, o tyle linie samochodów angielskich są tego rodzaju, że niewątpliwie nie odpowiadają upodobaniom większości innych krajów. Jednocześnie jednak nadwozia angielskie wyróżniają się bardzo wygodnym urządzeniem wnętrza. Nawet w najmniejszych samochodach siedzi się wygodnie, a wnętrza wykończone są zawsze bardzo starannie. Zwraca naprzykład uwagę, że samochody zagraniczne wyposażone zazwyczaj i eksportowane do Polski z bardzo tanim gatunkiem obicia, są sprowadzane do Anglii bez wykończenia wewnętrznego i na miejscu są pokrywane bardzo pięknymi gatunkami skóry.

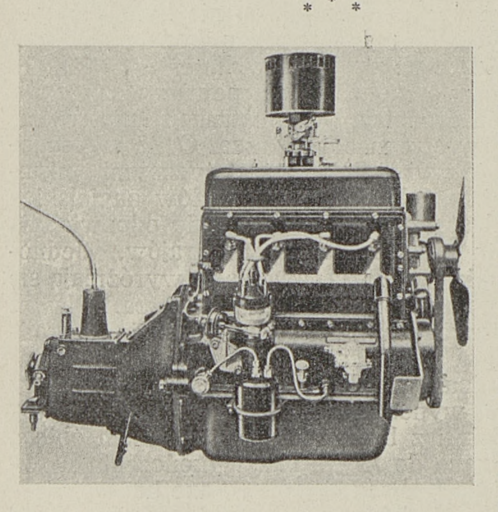
Jeśli chodzi o podwozia, to te również odbiegają od upodobań zagranicznych. Podczas gdy na przykład podwozia niemieckie odznaczają się przemyślanym układem i konstrukcją dostosowaną w każdym szczególe do całości, to w podwoziach angielskich, w większości wypadków tych cech doszukać się nie można. Typowym przykładem angielskiej konstrukcji może być nowe podwozie Daimlera, wozu mającego opinię wysokiej klasy. Firma ta opracowała nowy model, poraz pierwszy stosując u siebie niezależne zawieszenie kół przednich. Wystawione podwozie składa się z olbrzymiej ilości części podoczepianych do ramy. Sama zaś rama ma na sobie napawane całe mnóstwo różnych wsporników, łapek i innych kawałków. Całość, pod względem konstrukcyjnym jest bardzo nieprzejrzysta. Oczywiście istnieje na wystawie cały szereg rozwiązań ładnych, obserwując jednak większość konstrukcji dochodzi się do przekonania, że jednak Anglicy nie mają wrodzonego sobie zmysłu estetyki konstrukcyjnej.

Na wystawie londyńskiej zwraca uwagę duża ilość samochodów o charakterystyce sportowej, i to począwszy od wózków małych, a skończywszy

na wielkich. A więc najmniejszy Morgan, który jest ewolucją dawnych trzykołowców, dalej również z trzykołowców przekształcone B. S. A., potem bardzo znane i popularne M. G., bardzo ładnie skonstruowany i odznaczający się ładną linią British Salmson, odznaczające się bardzo niskim środkiem ciężkości 80-cio konne A. C., z trzema gaźnikami, dalej duży Aston-Martin, potem Railton, ciekawy S. S.-Jaguar, oraz Frazer Nash, budujący z licencji B. M. W.

Wozy normalne użytkowe stanowią oczywiście grupę najliczniejszą, i obejmują szeroki zakres różnorodnej produkcji od najtańszego małego Austina w cenie 112 funtów (około 2950 zł), do największego Rolls-Royce'a za 3040 funtów (około 80.000 zł). Wśród tych wozów największe zainteresowanie publiczności skupia się około dwóch standów fabryk o największej produkcji, a mianowicie około Morrisa i Austina. Dalej idzie szereg fabryk przodujących, jak Humber, Vauxhall, Standard, Hillman, Triumph itd. Z tanich wozów popularnych wymienić jeszcze należy następujące: Singer, Rover, Jewett, z wozów średnich: Wolseley, British Talbot, Riley, Armstrong-Siddeley, i z wozów droższych: Alvis, Autovia, Daimler, Lanchester, wreszcie wozy najwyższej klasy: Bentley, Lagonda i Rolls-Royce.

* * *

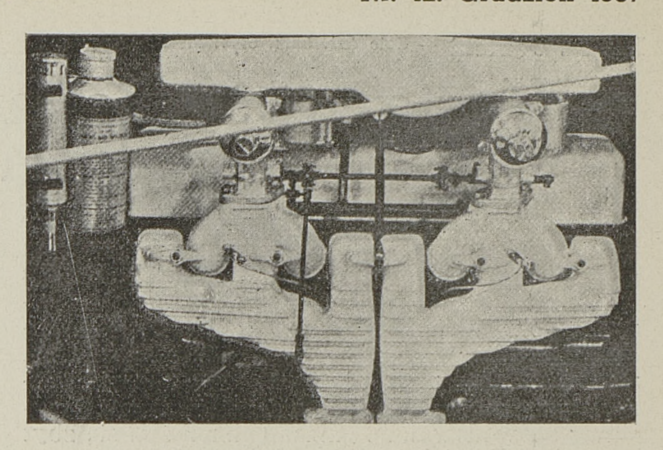


Rys. 1. Czterocylindrowy silnik Vauxhall o pojemności 1,8 l. z górnymi zaworami.

Jeśli zwrócimy uwagę na s i l n i k i, to p r z e d e w s z y s t k i m uderza znaczna przewaga silników c z t e r o c y l i n d r o w y c h. Silniki sześcio-cylindrowe używane są tylko na wozach droższych. Wreszcie na samochodach najwyższej klasy spotyka się silniki ośmio i dwunasto cylindrowe.

Drugim szczegółem zwracającym uwagę jest znaczne rozpowszechnienie się g ó r n y c h z a w o r ó w. Spotyka się je na znacznej większości silników, od najmniejszych do największych.

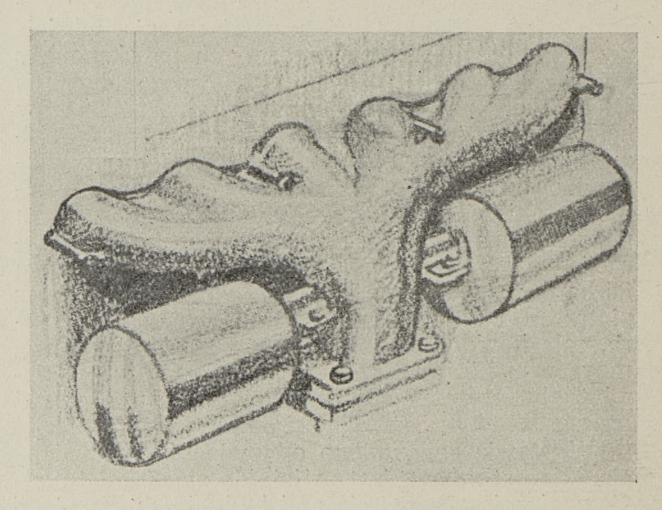
Silniki samochodów popularnych i średnich, nie odbiegają naogół niczym od form ogólnie przyjętych. Typowym przykładem może tu być przedstawiony na r y s. 1. czterocylindrowy silnik V a u x h a l l, o pojemności 1,8 litra, z górnymi zaworami. Nieco bardziej oryginalny jest czterocylindrowy silnik Morgana, o pojemności 1122 cm², posiadający zawory ssące umieszczone od góry, zawory wydechowe zaś, od dołu. Szereg firm stosuje wałek rozrządczy, umieszczony na górze; wymienić tu należy Salmsona, Singera i Aston-Martina. Spotyka się również szereg wozów z dwoma lub trzema gaźnikami, a więc ten sam Aston-Martin, A. C., Wolseley, Triumph, Lagonda, M. G., Frazer-Nash i S.S.-Jaguar, Wolseley ma



Rys. 2. Silnik Wolseley 25 — dwa gaźniki — rury wydechowe użebrowane.

przy tym ciekawie rozwiązane rury wydechowe silnie użebrowane dla chłodzenia. (rys. 2).

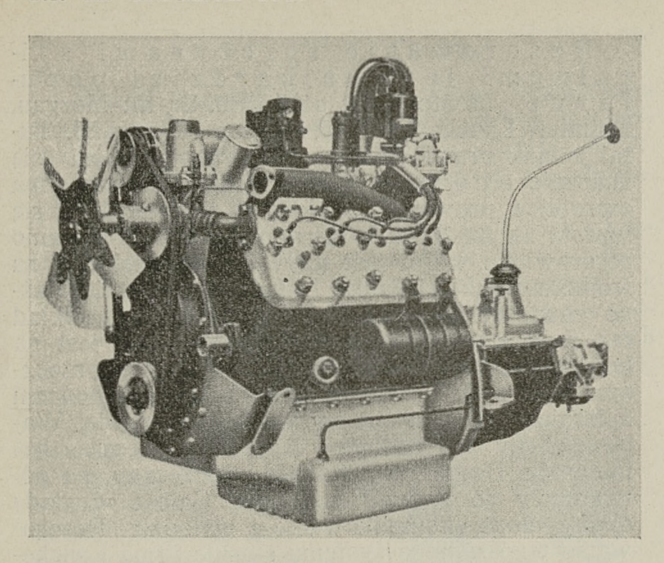
Silnik A. C. sześciocylindrowy, o pojemności 2 litry, posiada trzy gaźniki i rozwija moc 80 K.M. Osobliwością tego silnika są dwa tłumiki wydechu umieszczone na silniku. Są to dwie komory rezonansowe, przypominające kształtem tłumiki ssania, przymocowane z dwóch stron do rury wydechowej. (rys. 3). Urządzenie takie ma zapewniać nie tylko cichszą pracę silnika, ale również przyczynia się do równomierniejszego przepływu gazów przez rurę wydechową.



Rys. 3. Tłumiki wydechu na silniku 2-litrowym A. C.

Silnik M. G., zaopatrzony jest w dwa gaźniki, nazwane pół-dolnossącymi. Gaźniki te są połączone ze sobą specjalnymi kanałami zarówno od strony zasysanego powietrza, jak również i od strony rury ssącej silnika.

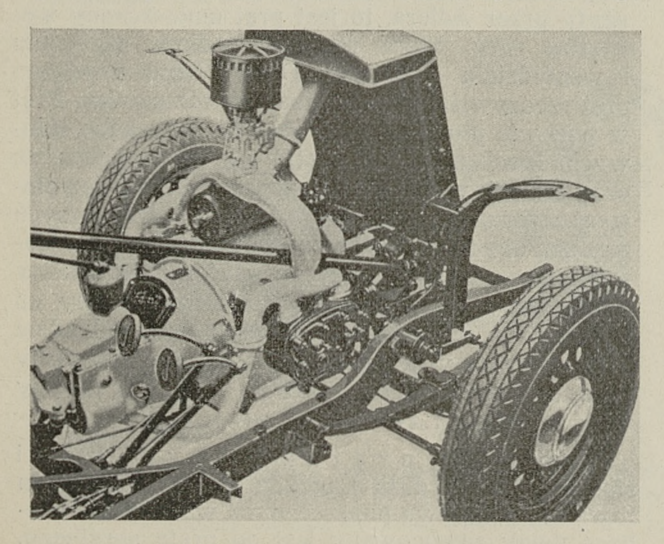
Jeśli chodzi o silniki w układzie „V", to przede wszystkim zwraca uwagę ośmio cylindrowy silnik Standard, gdyż jest to jedyna ósemka w wozach średniej klasy. Zastosowany on jest na podwoziu „Flying Standard", które cieszyło się dużym zainteresowaniem ze strony publiczności. Silnik o pojemności 2686 cm² posiada mos 75 KM. przy 4000 obr/min. W silniku tym ciekawy drobny szczegół: przyspieszenie zapłonu niezależnie od regulacji automatycznej, regulowane ręcznie przez zwyczajne pokręcanie specjalnej śrubki regulacyjnej. Nazwano to urządzenie mikrometryczną regulacją zapłonu. W dalszym ciągu silniki V-8 stosuje Autovia, używając przy tym dwóch oddzielnych gaźników, oraz Riley.



Rys. 4. Silnik ośmiocylindrowy „Flying Standard". Pojemność 2686 cm³, moc 75 KM przy 4000 obr./min.

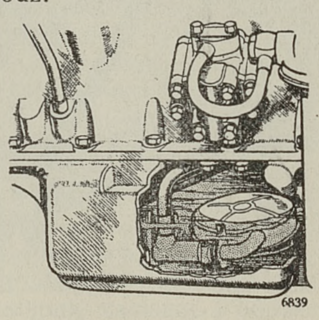
Z silników największych należy wymienić dwa dwunastocylindrowe silniki, w układzie „V", a mianowicie Lagonda i Rolls-Royce. Silniki Lagonda posiadają pojemność 4,5 litra. Wymiary cylindrów są 75 × 84,5 mm. Stosunkowo krótki skok jest spowodowany wielkimi obrotami. Przy 5500 obrotach na min. silnik rozwija 180 KM. Silnik posiada po trzy zawory na cylinder, dwa ssące i jeden wydechowy. Wałki rozrządcze umieszczone są nad każdą głowicą. Zwraca uwagę, że głowice są żeliwne. Silnik posiada dwie pompy do oleju, jedna z nich służy tylko do smarowania łożysk wału korbowego, druga, do smarowania mechanizmu rozrządu i pozostałych części. Każda z tych pomp daje inne ciśnienie smaru. Silnik zaopatrzony jest w dwa gaźniki. Posiada również urządzenie termostatyczne, dla regulowania żaluzji na chłodnicy.

Należy jeszcze wspomnieć o dwóch poziomych przeciwbieżnych silnikach, na samochodach firmy Jowett. Układ przypominający Tatrę, lecz oba silniki chłodzone są wodą. Mniejszy, o pojemności 946 cm² jest dwucylindrowy, większy ma pojemność 1166 cm² i jest cztero cylindrowy. Układ silnika cztero-cylindrowego pokazany jest na rys. 5. Do silników dużej mocy zaliczyć jeszcze trzeba nowy model firmy S.S. nazwany „Jaguar". Jest to silnik sześcio-cylindrowy, ładnie skonstruowany, o pojemności 3½ litra, rozwijający moc 125 KM. Wbudowany on jest w bardzo ładne sportowe podwozie o szybkości powyżej 140 km/godz.



Rys. 5. Przednia część podwozia Jowett. Silnik cztero-cylindrowy, przeciwbieżny, o pojemności 1166 cm³.

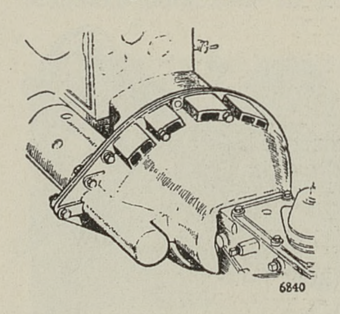
Silniki ośmiocylindrowe w rzędzie wystawiła tylko jedna firma, a mianowicie Daimler. Pokazał on dwa silniki, mniejszy, o pojemności 3½ litra i większy 4½ litra. Obydwa posiadają automatyczny zasysacz, regulowany samoczynnie zależnie od temperatury silnika, i od ciśnienia w rurze ssącej. Urządzenie to stosowane jest również na paru silnikach innych firm.



Rys. 6. Pływający „smok" pompy olejowej górnozaworowego silnika Morrisa, ssący olej zawsze z górnej czystej warstwy.

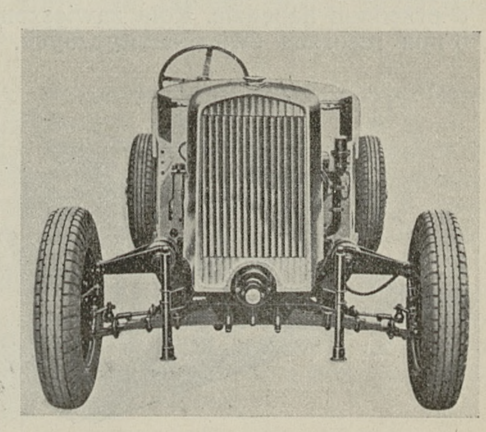
* * *

Większość wystawionych na wystawie wozów budowana była według zasad klasycznych. Jedyny angielski wóz z napędem na przód, to mały B. S. A., będący ewolucją znanego u nas trzykołowca. Budowany dawniej w Anglii samochód z silnikiem z tyłu Trojan, znikł obecnie z horyzontu. Wraz z nim znikł również jedyny silnik dwutaktowy. Niezależne zawieszenie na tyle nie jest spotykane na żadnym wozie, za wyjątkiem wspomnianego B. S. A. Na przodzie, niezależne zawieszenie rozpowszechnia się dosyć powoli. W ostatnim roku przybył tylko jeden wóz z niezależnym zawieszeniem przodu, to jest wzmiankowany już Daimler.

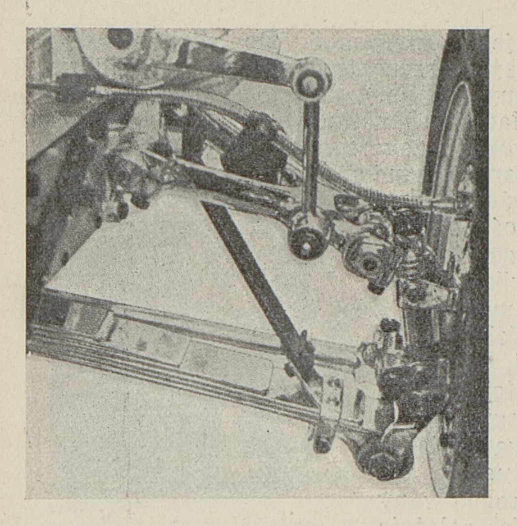


Rys. 7. Wentylacyjne otwory osłony sprzęgła silnika Hillman 14.

Najprostszą formą niezależnego zawieszenia przodu jest resor poprzeczny. Konstrukcję taką stosują cztery firmy: Humber, Hillman, British Salmson i Talbot. Wszystkie cztery są zbliżone do siebie. Posiadają resor poprzeczny umieszczony na dole, na górze zaś wahacz prowadzący koło. U Humberta wahacz górny ma na sobie umocowaną poduszkę gumową, działającą jako zderzak. Amortyzator umieszczony jest nad



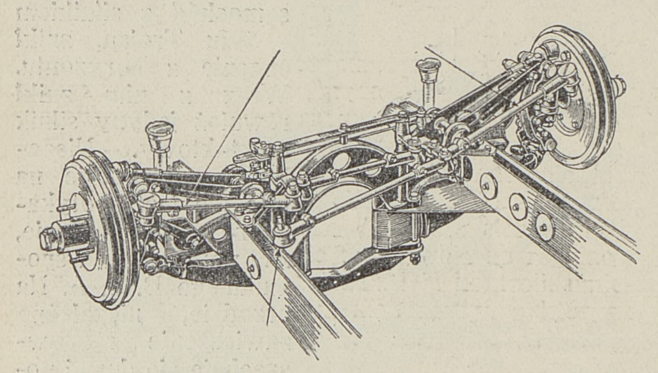
Rys. 8. Niezależne zawieszenie samochodu British Salmson. Na przodzie widać wbudowane lewarki hydrauliczne typu Jackall.



Rys. 9. Niezależne zawieszenie samochodu Hillman.

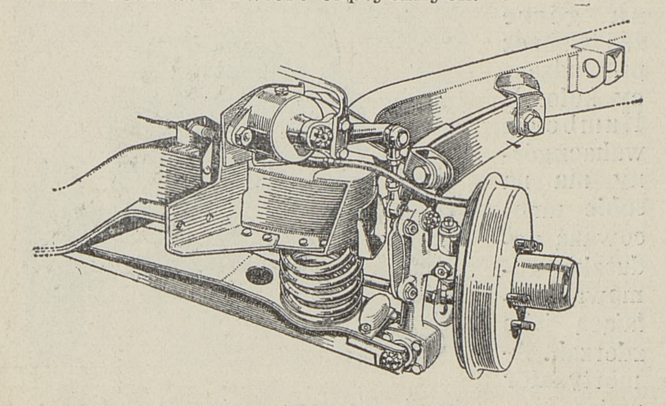
i połączony z nim za pomocą oddzielnego łącznika. Do ucha dolnego resoru przymocowany jest pas powstrzymujący, zamocowany na drugim końcu do ramy. Zawieszenie samochodu Hillman jest dokładnie identyczne. W samochodzie Salmson, górny wahacz jest jednocześnie ramieniem amortyzatora, przy tym amortyzator jest obrotowy, tego typu co amortyzator Houdaille.

Nieco inne zawieszenie stosuje Alvis. Resor poprzeczny jest umieszczony na górze i jest w środku przerwany, innymi słowy zastosowane są dwa poprzeczne resory ćwierć-eliptyczne, po jednym



Rys. 10. Niezależne zawieszenie samochodu Alvis.

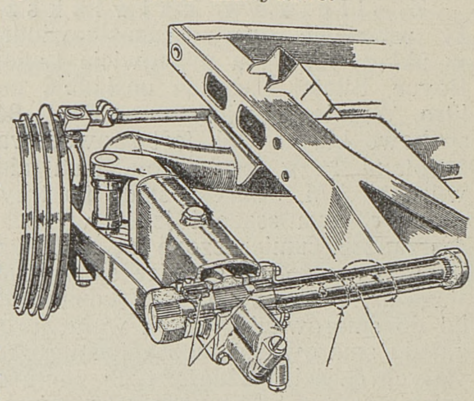
na każde koło. Na dole jest wahacz prowadzący, pośrodku zaś ramię amortyzatora. Całość nie robi dobrego wrażenia ze względu na dużą ilość różnych ramion i drążków, podoczepianych jedne do drugich. Poprzeczne resory ćwierć-eliptyczne stosowane są również na samochodzie B. S. A. o przednim napędzie. Koła zawieszone tam są na 8-miu resorach ćwierć-eliptycznych.



Rys. 11. Niezależne zawieszenie przodu na samochodzie Daimler 15.

Resorowanie sprężynami spiralnymi jest najbardziej popularne, bo stosuje je aż 5 firm. Są to: Morgan, Daimler, Lanchester, Rolls-Royce i Vauxhall. Tutaj jednak prawie każda konstrukcja różni się znacznie od drugiej. Najmniejszy Morgan, ma zwrotnice prowadzone pionowo i opierające się wprost na sprężynach spiralnych. Jest to to samo resorowanie, które jest używane od wielu lat na trójkołowcach tej firmy. Daimler stosuje niezależne zawieszenie systemu „André Girling". Układ ten polega na tym, że koło zawieszone jest na trzech wahaczach. Na wahaczu dolnym poprzecznym opiera się sprężyna spiralna, drugim końcem opierająca się o specjalny występ na ramie. Wahacz górny jest podłużny i przejmuje reakcje hamowania. Dodatkowy wahacz poprzeczny, na górze służy do prowadzenia koła. Całość wygląda ciężko, dość skomplikowanie i nieładnie. Resorowanie tego samego systemu stosuje firma Lanchester. Rolls-Royce stosuje podobne niezależne zawieszenie własnej konstrukcji na swoim dużym modelu Phantom III, na mniejszym modelu — 25—30 stosuje zawieszenie klasyczne.

Vauxhall ma resorowanie całkiem specjalne. Jest to połączenie resorowania za pomocą sprężyn spiralnych, z resorowaniem prętami skrętnymi. Całość jest oparta na układzie Dubonneta.



Rys. 12. Niezależne zawieszenie przodu na samochodzie Vauxhall 10 za pomocą sprężyny spiralnej i pręta skrętnego.

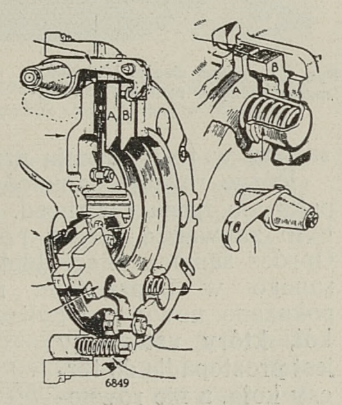
Sworzeń zwrotnicy należy do części już uresorowanych, a sprężyna spiralna umieszczona jest poziomo wewnątrz osłony. Ramię koła nie przenosi jednak swego ruchu bezpośrednio na sprężynę, lecz dopiero za pośrednictwem pręta skrętnego. Aby skrócić długość pręta, zastosowano sposób użyty przez Adlera, to jest pręt umieszczony wewnątrz rury, która również podlega skręcaniu i współdziała z prętem. Dzięki temu uzyskano pręt rzeczywiście bardzo małych rozmiarów. Pręt w pochwie ułożyskowany jest na łożyskach igłowych. Mechanizm ten został tak opracowany, że przy małych wychyleniach pracuje tylko jeden element resorujący, przy wychyleniach zaś większych pracują obydwa. W ten sposób osiągnięto resorowanie progresywne. Amortyzator hydrauliczny wbudowany jest wewnątrz tej samej osłony co i sprężyna resorująca. W całym tym układzie nieprzyjemnie wygląda tylko to, że gdy skręcamy koło, to jednocześnie obraca się cały pręt skrętny wraz z osłoną i zwrotnicą.

Resorowanie prętami skrętnymi stosuje również duża Lagonda. Posiada ona koła zawieszone na dwu poprzecznych wahaczach. Wahacz dolny zamocowany jest do pręta skrętnego, wahacz górny jest tylko prowadzący. Pręty skrętne idą wzdłuż wozu, przy tym są umieszczone

wewnątrz pudełkowego przekroju podłużnic ramy.

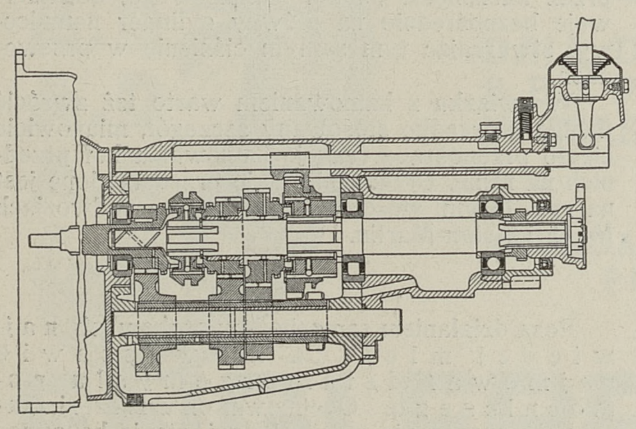
Wśród wozów o niezależnym zawieszeniu przodu wymienić jeszcze należy firmę Frazer-Nash, produkującą na podstawie licencji B. M. W. Pozostałe wozy produkcji angielskiej, niezależnego zawieszenia nie stosują.

K o n s t r u k c j e s p r z ę g i e ł, s k r z y n e k b i e g ó w i t y l n y c h m o s t ó w, n i e w y k a z u j ą p r a w i e ż a d n y c h s p e c j a l n i e c i e k a w y c h s z c z e g ó ł ó w. Na uwagę zasługują sprzęgła, w których zamiast nitów metalowych, zastosowano nity z korka ścierające się wraz z nakładkami. Szereg wozów stosuje sprzęgła hydrauliczne według patentu Daimlera. Na uwagę przy tym zasługuje rozwiązanie Armstron-Siddeley'a, który z uwagi na duże masy o ruchu obrotowym, jakie posiada sprzęgło hydrauliczne, ograniczył koło rozpędowe w silniku jedynie do tarczy z zazębieniem dla rozrusznika, a sprzęgło odgrywa rolę koła zamachowego.



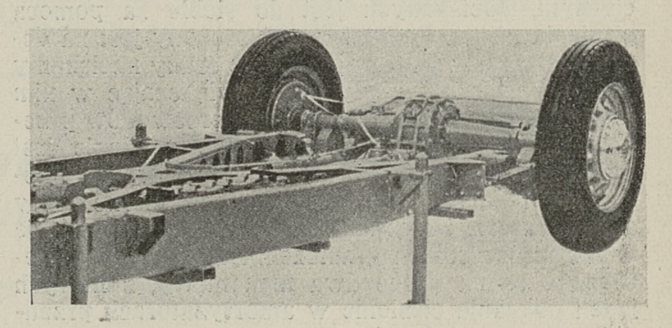
Rys. 13. Nowy typ samoczynnego odśrodkowego sprzęgła Newtona.

Skrzynki biegów w olbrzymiej większości przeważają czterobiegowe, przy tym bardzo często są trzy biegi ciche i synchronizowane, a nieraz synchronizowane są wszystkie. Często spotykanym szczegółem jest przenoszenie dzwigni zmiany biegów znacznie do tyłu, aby uzyskać samą dźwignię znacznie krótszą. Na samochodzie Autovia można było zaobserwować niemiecką skrzynkę biegów firmy Z. F. Preselekcyjną skrzynkę biegów Wilsona używają nadal: Daimler, Lanchester, Armstrong-Siddeley, Crossley i Riley. Przy tym cztery pierwsze firmy stosują jednocześnie sprzęgło hydrauliczne Daimlera, Riley zaś daje do wyboru, albo sprzęgło hydrauliczne, albo automatyczne sprzęgło odśrodkowe Newtona. Wolne koło naogół nie jest stosowane. Jedynym bodaj wyjątkiem jest Rover, który je stosuje na wszystkich swoich modelach.


Rys. 14. Czterobiegowa skrzynka biegów samochodu SS Jaguar. Trzy biegi ciche i synchronizowane. Dźwignia zmiany biegów przesunięta do tyłu.

Firma Jowett zastosowała dosyć ciekawą rzecz, tak zwany s y n c h r o n i z a t o r W a r r e n' a. W gruncie rzeczy to nie jest nic innego jak zwykłe wolne koło, lecz połączone z pedałem sprzęgła i z pedałem gaźnika. W chwili naciśnięcia sprzęgła — zostaje włączone wolne koło, którego mechanizm wbudowany jest już za skrzynką biegów. Skrzynka biegów zostaje wtedy odłączona zarówno od silnika, jak i od kół tylnych. Wszystkie tryby w skrzynce zatrzymują się i przełożenie biegu jest bardzo łatwe niezależnie od szybkości wozu i od biegu, który chcemy włączyć. W chwili włączenia sprzęgła, wolne koło zostaje jednocześnie wyłączone, i skrzynka jest spowrotem połączona sztywno z kołami tylnymi. Jeśli by jednak ktoś chciał jechać na wolnym kole, zjeżdżając na przykład z pewnej pochyłości, to w tym celu istnieje urządzenie dodatkowe. Wystarczy zdjąć nogę z gazu i następnie nacisnąć i odpuścić pedał sprzęgła. Wolne koło zostanie wtedy włączone i pozostanie tak długo, póki nie naciśniemy pedału gaźnika. Jeśli to zrobimy, wolne koło się wyłączy, a dla ponownego włączenia trzeba znowu nacisnąć pedał sprzęgła. Całość tego urządzenia robi zbędnym stosowanie synchronizatorów w skrzynce biegów.

Wśród skrzynek biegów zwraca jeszcze uwagę bardzo szerokie stosowanie zazębień daszkowych. Ma to na celu zrównoważenie sił osiowych, jednakże połączone to jest z powiększeniem szerokości kół zębatych, a zatem i z powiększeniem całej długości skrzynki biegów.


Rys. 15. Rama i tylny most samochodu Daimler 15.

Tylne mosty przeważają oczywiście z przekładnią stożkową, spiralną. Wyjątków jest niewiele. Wśród nich wymienić trzeba przede wszystkim Daimlera, który jak zawsze stosuje przekładnię ślimakową, oraz Lagondę z przekładnią hypoidalną.

Pochwy tylnego mostu przeważają typu Banjo, lecz kilkanaście firm stosuje p o c h w y n i e s p a w a n e, wykonane z jednego kawałka. Na stoisku jednej z firm przemysłu pomocniczego, wystawiona jest taka pochwa w kolejnych fazach jej wykonania. Widać z tego było, że wykonanie nie należy do rzeczy trudnych, i wydaje się, że jest nawet tańsze. Mówiąc o tylnych mostach trzeba jeszcze wspomnieć o wozie sportowym Frazer-Nash, który od wielu lat stosuje zawsze n a p ę d ł a ń c u c h o w y i pod tym względem jest jedynym na świecie.

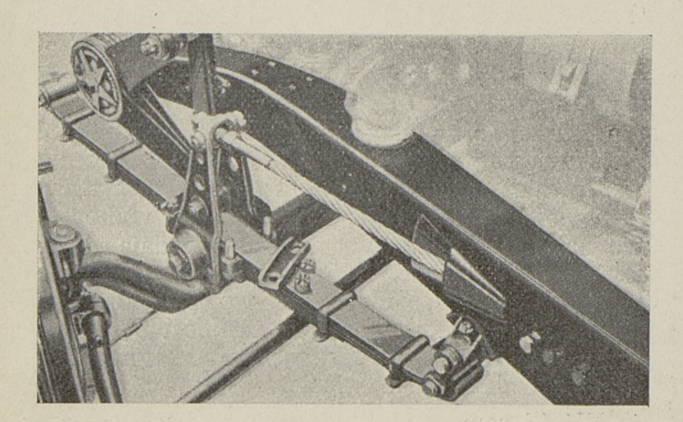
Wśród ram można było zobaczyć cały szereg ram z podłużnicami o przekroju skrzynkowym. Przekrój ten był przy tym osiągany w różny spo-

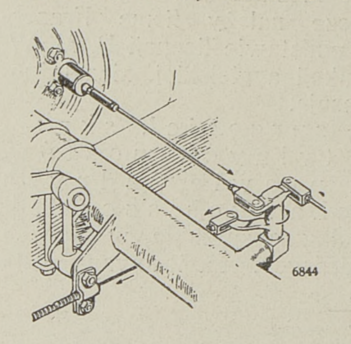
sób. Na jednym ze stoisk, była pokazana rama starego typu, to jest z podłużnicami o przekroju korytkowym i z poprzeczną „X" oraz obok druga rama, wykonana z materiału o tej samej grubości, lecz z podłużnicami o przekroju pudełkowym i z czterema prostymi poprzeczkami. Obie ramy były zamocowane w ten sposób, że każdy mógł się przekonać, o ile nowa rama jest sztywniejsza od dawnej. Różnica rzeczywiście była ogromna. Można było poza tym zauważyć, że przy fabrykacji ram coraz częściej nitowanie zostaje zastąpione spawaniem i są już ramy, w których niema ani jednego nita. Przy spawaniu ram najczęściej używane jest spawanie punktowe.

Cały szereg wystawionych podwozi posiada wbudowane podnośniki hydrauliczne firmy Jackall. System ten polega na tym, że cztery podnośniki wbudowane są na czterech rogach podwozia. W przedziale zaś kierowcy, pod podłogą, umieszczony jest zbiorniczek z płynem i pompka. W razie konieczności podniesienia wozu, kierowca nie potrzebuje wysiadać, lecz ze swego miejsca zakłada rączkę do pompki, i poruszając nią, podnosi albo przód wozu, albo tył, albo obie strony naraz, zależnie od potrzeby i zależnie od ustawienia odpowiedniego przełącznika.

Bardzo wiele firm stosuje amortyzatory z regulacją z miejsca kierowcy. Najczęściej stosowane są amortyzatory firmy André-Telecontrol. Są to amortyzatory cierno-hydrauliczne. Szereg tarcz z materiałem ciernym, dociskanych jest do siebie za pomocą ciśnienia płynu. Regulator umieszczony jest na desce z zegarami. Przez pokręcanie śruby naciskamy gumowy zbiornik z płynem, powiększając w nim ciśnienie. Ciśnienie to za pomocą przewodów przenosi się do amortyzatorów, gdzie działanie jest odwrotne, pod wpływem ciśnienia zbiornik gumowy rozpręża się i dociska do siebie cierne płyty amortyzatora. Urządzenie to pozwala na regulację w bardzo szerokich granicach. Dla kontroli, umieszczone są na desce dwa manometry, z których jeden pokazuje ciśnienie w amortyzatorach przednich, drugi w tylnych.

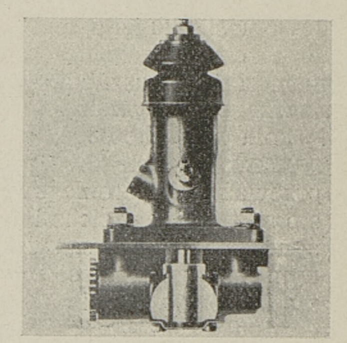
Z dalszych szczegółów konstrukcyjnych — zwracają uwagę hamulce. Przede wszystkim rzuca się w oczy bardzo niewielkie stosowanie hamulców hydraulicznych. Bardzo wiele firm stosuje hamulce firmy Girling. W konstrukcji tej znać bardzo dążenie do obniżenia ceny. Szczęki rozpierane są mechanicznie za pomocą klina. Pociąganie klina odbywa się za pośrednictwem cięgieł, które wyglądają bardzo delikatnie. Na podwoziach Rolls-Royce i Bentley wbudowane są hamulce servo-mechaniczne, napędzane od skrzynki biegów. Urządzenie to jest wzorowane na znanym patencie francuskim firmy Renault. Naciśnięcie pedału hamulca powoduje wyłączenie małego sprzęgiełka, przez które przenosi się siła napędowa uruchamiająca cały mechanizm. Warto zaznaczyć, że w roku bieżącym na salonie paryskim, cały szereg wozów był wyposażony w tego rodzaju urządzenie.


Rys. 16. Podwozie Aston-Martin z cięgłem przenoszącym reakcję hamowania z osi przedniej na ramę.



Rys. 17. Układ cięgieł hamulców mechanicznych systemu Girling.

Różne rodzaje hamulców bardzo efektownie pokazała firma Lockheed. Na stoisku tym można było zauważyć szereg rzeczy zupełnie nowych. Oprócz samoczynnego blokowania hamulców opisanego w poprzednim numerze „A. T. S.", pokazano nowy typ cylinderka hamulcowego do kół, który ustawiony jest prostopadle do tarczy koła, a nie równolegle, jak dotąd bywało. Poruszając się, tłoczek pociąga dwie półkuliste powierzchnie, które rozpychają szczęki. Tego typu cylinderek jest przeznaczony specjalnie do wozów ciężkich i zaletą jego jest dodatkowa przekładnia między ruchem tłoczka, a ruchem szczęki, przez co uzyskuje się niższe ciśnienia w przewodach.

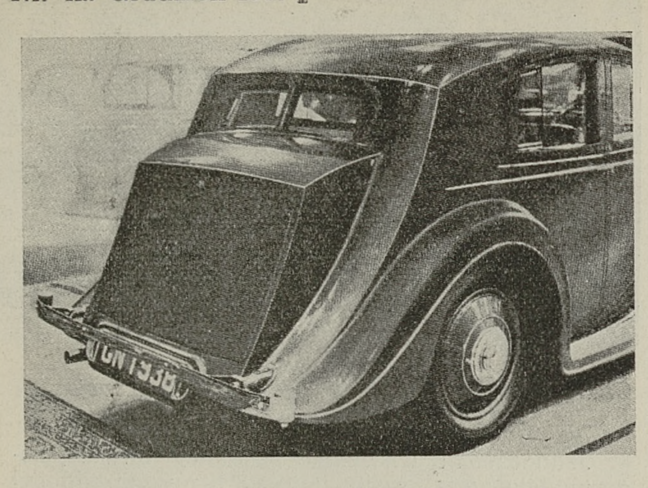

Rys. 18. Nowy typ hamulca cylindrowego do kół, firmy Lockheed.

Poza tym firma Lockheed pokazuje ciekawą konstrukcję łączącą opisane powyżej urządzenie sero-mechaniczne z normalnymi hamulcami hydraulicznymi, Konstrukcja ta polega na tym, że napęd włączony ze skrzynki biegów przez naciśnięcie pedału hamulcowego, oddziaływuje bezpośrednio na główny cylinder hamulcowy, stwarzając tym samym ciśnienie w przewodach.

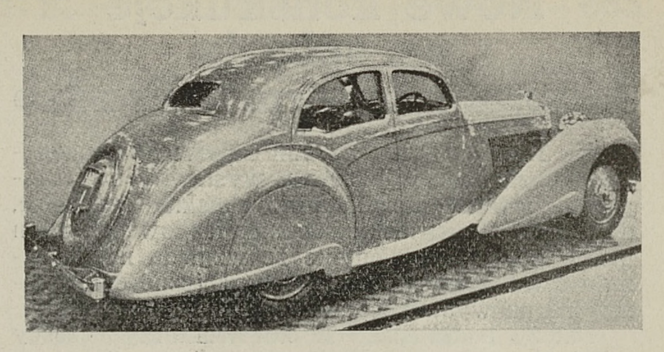
W związku z hamowaniem warto też zwrócić uwagę na rzadko stosowany szczegół, mianowicie cięgło przenoszące reakcję hamowania kół przednich na ramę. Urządzenie takie przedstawione jest na rys. 18-ym, stosowane ono jest na podwoziach M. G. i Aston-Martin.

* * *

Poza działaniem samochodów osobowych najwięcej miejsca na wystawie zajmował dział przemysłu pomocniczego. Obejmował on urządzenia garażowe, urządzenia stacji obsługi, stacje benzynowe, akcesoria samochodowe, oraz bardzo obszerny dział fabrykacji gotowych podzespołów dla fabryk samochodowych. Dział ten na wystawie londyńskiej specjalnie imponuje swoją wielkością i swoim urządzeniem. Niestety niesposób jest na-



Rys. 19. Tył nadwozia samochodu Bentley wskazujący odmienność upodobań publiczności angielskiej.



Rys. 20. Ten sam samochód Bentley skarosowany przez inną firmę.

wet w krótkości scharakteryzować wystawione eksponaty. Również zmuszeni jesteśmy pominąć w opisie niniejszym inne działy wystawy, jak przyczepki campingowe, i łodzie motorowe. Są to już rzeczy bardziej specjalne.

* * *

Słów parę należy jednak jeszcze poświęcić nadwoziom. Jak już wspomniano na początku, linie samochodów angielskich odbiegają znacznie od linii budowanych w innych krajach. Ogólnie jednak biorąc w roku obecnym można było zaobserwować pewną drobną poprawę, idącą w kierunku zaokrąglenia linii. Zanotować należy ten objaw, który w innych krajach pojawił się około 1932-go roku.

Dział nadwozi specjalnych wyglądał na wystawie bardzo bogato: 33 różne firmy pokazały swoje eksponaty. Wśród rzeczy bardziej oryginalnych, należy wspomnieć o kabriolecie — który składa się, względnie podnosi — za pomocą silnika elektrycznego. Można podobno to robić w czasie jazdy, bez zatrzymywania wozu.

Jedna z firm, wystawiła bardzo ładne nadwozie, którego oryginalnością były drzwi. Drzwi te nie otwierały się, jak to zwykle bywa na zawiasach, lecz zawieszone na dwóch ramieniach odsuwają się na bok.

Cały szereg nadwozi na droższych podwoziach posiada szybę oddzielającą kierowcę — otwieraną silnikiem elektrycznym. Radia w samochodach angielskich nie spotyka się zupełnie.

Fr. Wittekind

Nowe konstrukcje na salonie Automobilowym w Pradze

Na 27-ym z kolei Praskim Salonie Samochodowym poza firmami czeskimi wystawiły swe eksponaty również fabryki amerykańskie, francuskie, angielskie i austriackie. Jednak fachowców salon praski interesował jedynie ze względu na eksponaty czeskie — samochody zagraniczne oglądaliśmy już na wystawach w Londynie i Paryżu.

Należy podkreślić, że konstruktorzy czescy szli i idą zawsze po linii silnej eliminacji swych koncepcji, starając się nadążać za niejświeższymi prądami. Ten moment także wpływa na zwiększenie zainteresowania obcokrajowców produkcją czeską.

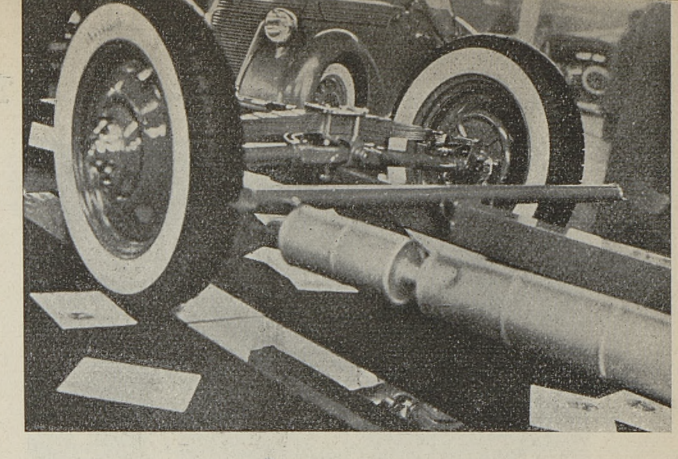
Fabryka broni Janecek produkująca samochody i motocykle (sprzedawane jako fabrykaty „Jawa") wystawiła model małego samochodu nazwanego „M i n o r". Wóz ten kosztuje 16.950 koron czeskich i j e s t n a j t a ń s z y m s a m o c h o d e m c z e s k i m.

Jego konstrukcja w ogólnych zarysach zbliżona jest do konstrukcji samochodu DKW — od szeregu lat zresztą budowanego przez „Jawę" na podstawie licencji. Jednak twórca „Minora" wykazał bezsprzecznie dużo inicjatywy i nie naśladował niewolniczo pierwowzoru. Silnik zastosowany w tym samochodzie chłodzony jest wodą, dwusuwowy, dwucylindrowy o pojemności skokowej 615 cm³. Przy 3500 obrotach na minutę daje on 19,5 KM. Rama jest centralna o kwadratowym przekroju. Przypawane są do niej dwie poprzeczki (trawersy) z rur stalowych. Na przodzie rama rozwidla się obejmując blok napędowy. Napęd na przednie koła, dzięki zastosowaniu podwójnych, homokinetycznych przegubów, jest wolny od wstrząsów.

Tylny most stanowią dwie wahliwe półośki przyczepione na wspólnym bolcu. Resor jest poprzeczny i umieszczony oczywiście nad półośkami.

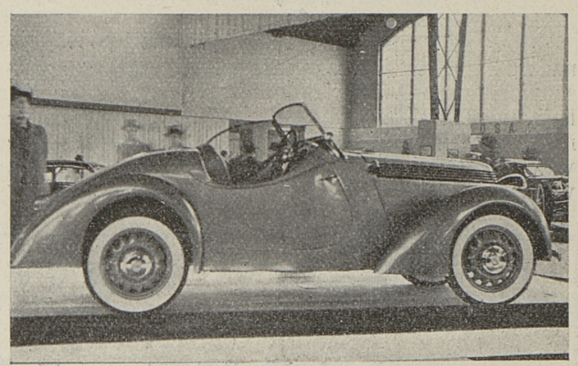
Skrzynka biegów posiada trzy przekładnie. Wóz zbudowany jest z karoserią zamkniętą bądź otwartą z dwoma normalnymi miejscami na przednim siedzeniu i dwoma z tyłu — dla dzieci. Maska swym zaokrąglonym kształtem przypomina nieco amerykańskiego Cord'a. „Minor" osiąga szybkość 95 gm/godz. i zużywa przy normalnej szybkości podróżnej 6,5 do 7,5 litra benzyny na 100 km. Waga otwartego wozu wynosi około 600 kg.

S a m o c h o d y „P r a g a" budowane przez czesko-morawską Kolben-Danek — nie uległy większym zmianom. Model „Lady" z silnikiem 1,6 litra otrzymał nieco więcej zmodernizowany wygląd zewnętrzny, a poszerzona karoseria pozwala obecnie na swobodne przewożenie pięciu osób.



Centralna rama samochodu „Minor" z przyszwejsowanymi poprzeczkami

Jednocześnie wznowiono produkcję dawniejszego modelu „Alfa" z silnikiem 2,5 litrowym. Model ten uległ szeregom przeróbek. Obecnie „Alfa" posiada centralną ramę rozwidloną z przodu i z tyłu, tylną oś sztywną i niezależne zawieszenie przednich kół, które są resorowane przy pomocy poprzecznego nisko umocowanego resoru i trójkątnych ramion. Rozstaw osi w „Alfie" wynosi 3250 mm. Skarosowana, jako limuzyna 6-cio osobowa „Alfa" waży 1415 kg i osiąga szybkość 110



Nowy wóz z przednim napędem Jawa „Minor" z dwucylindrowym silnikiem dwutaktowym o pojemności 615 cm³ o mocy 19,5 KM.

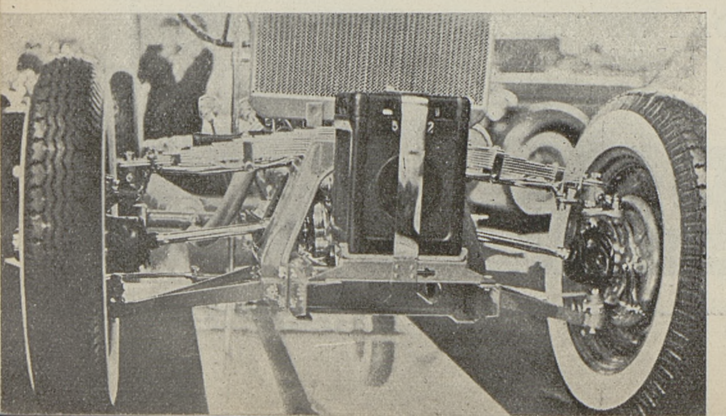
km/godz. Zużycie benzyny wynosi 17 litrów na 100 km.

Chodzą słuchy, że fabryka „Praga" opracowała nowy model, który jednak ukaże się nieco później. Ma to być wóz wyposażony w b. staranne zawieszenie z centralną ramą i czterocylindrowym silnikiem o pojemności mniejszej, niż ma silnik „Lady" (1,6 litra), ale większej od „Baby" (1 litr).

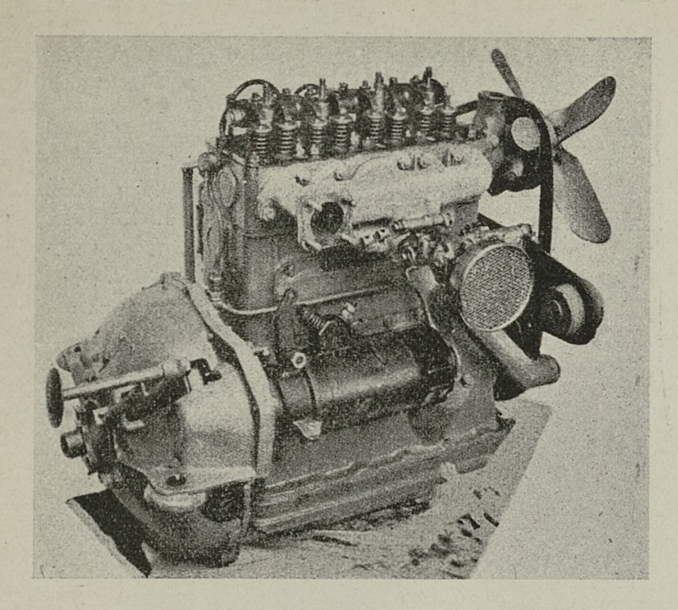
„S k o d a" pokazała wystawiony już poprzednio w Paryżu model „Popular" zaopatrzony w nowy silnik górnozaworowy mocy większej od bocznozaworowego o całe pięć koni (dawniej stosowany miał 22 KM, obecny 27 KM). Rozstaw kół i osi został powiększony o kilka centymetrów.

Sześciocylindrowy „Superb" Skody otrzymał również mocniejszy silnik. Zamiast stosowanego poprzednio motoru o pojemności skokowej 2,7 litra stosuje się dziś 2,9 litrowy o mocy 65 KM.

Stoisko samochodów „A e r o" zwraca uwagę jedynie dzięki sportowej sylwetce wozów tej marki. Konstrukcja ich pozostała jednak nieomal niezmieniona. Jedynie model „50" z pięćdziesięciokonnym, dwulitrowym czterocylindrowym silnikiem dwutaktowym, otrzymał nową szerszą karoserię. Tylne siedzenie nadaje się obecnie do pomieszcze-



Przedni most nowego samochodu Jawa „Minor" — zdjęcie uwidacznia ciekawe rozwiązanie zawieszenia. Oryginalne jest również umieszczenie akumulatora na samym przodzie ramy przed chłodnicą i resorem.



Nowy górnozaworowy silnik Skody „Popular" rozwijający przy 1 litrze pojemności moc 27 KM.

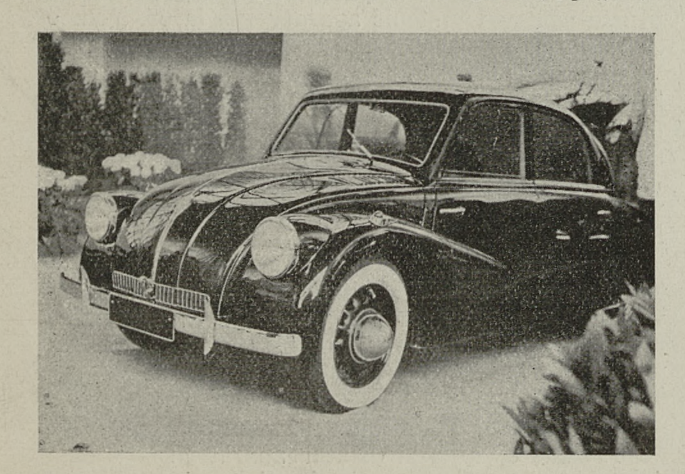
nia 3-ch osób. Poza tym zastosowano obecnie w tym wozie hamulce hydrauliczne.

Modele tegoroczne „Z e t k i" (samochody te, jak wiadomo produkowane są w Fabryce Broni w Brnie) nie mają absolutnie żadnych nowości.

Natomiast d u ż o i n t e r e s u j ą c y c h i m o ż e n a j b a r d z i e j g o d n y c h u w a g i n o w o ś c i z n a j d o w a ł o s i ę n a s t o i s k u T a t r y. Konstruktor tych wozów inż. Ledwiczka znany jest od dawna, jako jeden z przodujących konstruktorów, idących wciąż z duchem czasu. Przed trzema laty inż. Ledwiczka wystąpił z rewelacyjnymi modelami Tatry wyposażonymi w silnik umieszczony w tyle podwozia. Takie rozwiązanie pozwoliło na zbudowanie opływowej karoserii. Wozy tego typu pozwoliły na osiągnięcie dużo lepszych wyników ,aniżeli te, jakie osiągano wówczas na samochodach tej samej klasy ale innej konstrukcji.

Nowoczesne Tatry („77-a") były zaopatrzone między innymi w samonośące karoserie i silnik chłodzony powietrzem. Ponieważ typ „77" spotkał się z dużym uznaniem, skonstruowano więc dwa następne modele o identycznym założeniu. Są to modele: „87" i „97".

Typ „87" posiada ośmiocylindorwy silnik z cylindrami ustawionymi w dwu szeregach (typ „V").



Nowa Tatra 97, z czterocylindrowym silnikiem chłodzonym powietrzem umieszczonym z tyłu — rozwijającym moc 40 KM przy 1,7 litra pojemności.

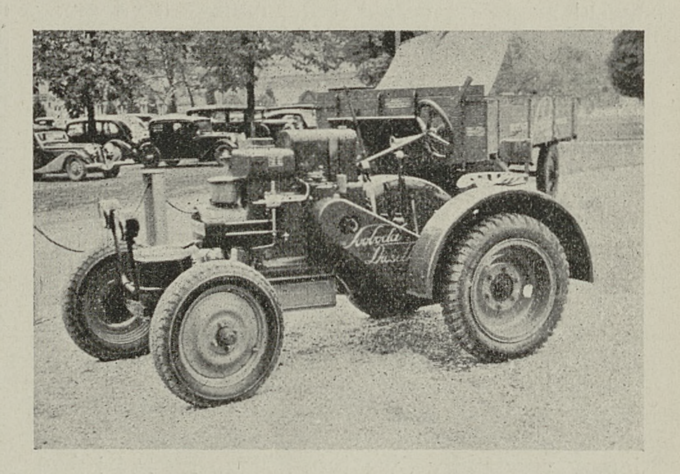
Należy zaznaczyć, że silnik ten przy pojemności skokowej 2,9 litra ma moc 75 KM, a więc moc większą o 5 KM od silnika typu „77-a", mającego pojemność 3,4 litra!

Poza tym stosunek wagi wozu do mocy w modelu „87" jest dużo bardziej korzystny, niż w modelu „77" (cięższym o 400 kg) i wynosi 18,3 kg na 1 KM.

Rozstaw osi w modelu „87" wynosi 2850 mm, rozstaw kół — 1250 mm. Tatra „87" skarosowana jako limuzyna pięcioosobowa osiąga s z y b k o ś ć m a k s y m a l n ą 160 k m/g o d z. Zużycie paliwa 14 litrów na 100 km.

Drugi nowy model Tatry tj. „97" jest mniejszym wozem z czterocylindrowym silnikiem typu Boxer (takim jak np. w Steyerze „50" i dawnej Tatrze czterocylindrowej — t. zn. z cylindrami położonymi naprzeciw, po dwa z każdej strony). Silnik ten ma moc 40 KM.

Model „97" jest skarosowany jako wóz pięcioosobowy o niezbyt przestronnym wnętrzu karoserii, (której przód przypomina bardzo linię Adlera). Jego szybkość maksymalna wynosi 120 km/godz., zaś zużycie paliwa nie przekracza przeciętnie 11 litrów na 100 km. Rozstaw kół wynosi 1250 mm dla przednich i 1220 mm dla tylnych. Rozstaw osi — 2570 mm. Ciężar limuzyny pięcioosobowej 1150 kg.



Mały ciągnik kołowy „Svoboda" z 1 cyl. silnikiem Diesla.

Oba modele tj. „87" i „97" posiadają wypróbowane powietrzne chłodzenie silnika. Model „87" sprzedawany jest w cenie 68.000 koron czeskich (około 17 tysięcy złotych), zaś model „97" kosztuje 46.000 koron czeskich (ok. 12 tys. złotych).

W dziale ciężarowym samochodów czeskiej produkcji — nie wystawiono żadnych nowości. Skoda, Tatra i Praga budują w dalszym ciągu wszystkie swoje dotychczasowe modele wszelkich wielkości.

Na uwagę w tym dziale zasługuje jedynie m a ł y c i ą g n i k „S v o b o d a" z jednocylindrowym silnikiem Diesla umieszczonym z przodu.

Ciągnik ten może poruszać przyczepkę o wadze brutto 8 ton.

Fr. Wittekind

Salon lotniczy w Mediolanie

W tegorocznym mediolańskim salonie lotniczym wzięły udział głównie Italia i Niemcy. Anglia, Czechosłowacja i Belgia nadesłały po jednym sportowym samolocie znanych już zresztą konstrukcji. Francję reprezentowały eksponaty dwu fabryk silników, eksponaty zresztą również już dobrze znane.

Natomiast tak Niemcy, jak i Włochy wystawiły, oprócz modeli znanych, również szereg nowości. Tak więc pokazano (po raz pierwszy na wystawie) dwumotorowy samolot Junkers Ju 86-K dla bombardowania dziennego, przystosowany jednocześnie do walki. Jest to czteromiejscowy dolnopłat wolnoniosący o konstrukcji całkowicie metalowej z wciąganym podwoziem. Wyposażono go w dwa gwiaździste silniki BMW typu 132 Dc, które umożliwiają rozwinięcie szybkości maksymalnej 370 km/godz. — przy wadze w locie 8,2 tony. Uzbrojenie Ju 86-K stanowią trzy maszynowe karabiny i odpowiedni zapas bomb.

Również po raz pierwszy pokazany został Heinkel 112 — jest to jednomiejscowy aparat myśliwski z silnikiem Junkersa „Jumo 210" o mocy 680 KM. z wodnym chłodzeniem. Konstrukcja tego aparatu jest całkowicie metalowa, płaty wolnoniosące (dolne), podwozie wciągane. Szybkość maksymalna wynosi 485 km/godz. Zasięg 1100 kilometrów. Uzbrojenie stanowią dwa maszynowe karabiny oraz dwa działka umieszczone w skrzydłach. Poza tym na stoisku firmy Heinkel wystawiono między innymi jednosiedzeniowy samolot myśliwski typu He 123.

Dla celów treningu w akrobacji i walce służy samolot Gotha Go 149 — dolnopłat wolnoniosący o mieszanej konstrukcji z wciąganym podwoziem i silnikiem Argus 240 HP. Aparat ten ma dużo zalet i osiąga szybkość maksymalną 345 km/godz. przy ciężarze w locie wynoszącym 1000 kg.

W dziale szybkich samolotów komunikacyjnych Niemcy wystawiły dwa typy: Halle Fh 104 i Ago Ao 192.

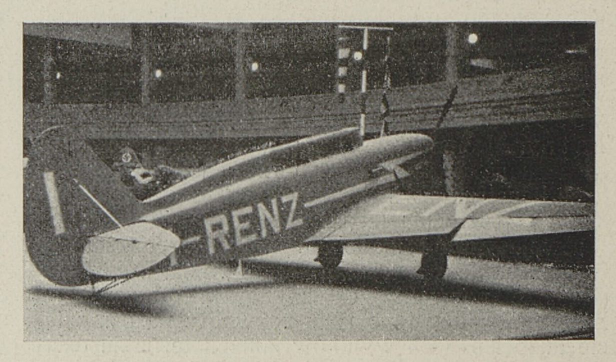
Pierwszy z nich ma konstrukcję mieszaną, dolne płaty wolnoniosące i podwozie wciągane. Dwa silniki Hirtha 240 KM umieszczone są w płatach. Kabina mieści ogółem pięć osób (wraz z pilotem). Waga własna samolotu wynosi 785 kg. Z pełnym obciążeniem rozwija Halle „Fh 104" szybkość maksymalną 335 km/godz. Zasięg tego aparatu wynosi 860 km.

Natomiast Ago „Ao 192" ma konstrukcję całkowicie metalową. Jego kabina jest budowana dla przewozu sześciu osób. Konstrukcje płatów: wolnoniosące — dolne. Podwozie chowane. Szybkość maksymalna — 338 km/godz. Zasięg 1100 km.

Italia w tym dziale pokazała dwumotorowy samolot Fiat G 18 V z kabiną dla 18 pasażerów.

Bardzo interesujące są dwa czteromotorowe aparaty: Focke Wulf FW 200 i Heinkel He 116. Focke Wulf FW 200 zbudowany jest jako komunikacyjny samolot dla 26 pasażerów. Szybkość maksymalna tego samolotu wynosi 360—395 km/godz. w zależności od stosowanego typu silników (550—850 KM). Konstrukcja jego jest całkowicie metalowa, podwozie wciągane.

Heinkel He 116 jest zbudowany natomiast dla przewożenia poczty na długich szlakach. Jest to dolnopłat wolnoniosący z chowanym podwoziem. Skrzydła są drewniane, kadłub zaś z metalu. Zastosowano w nim cztery silniki Hirtha, każdy o mocy 240 KM. Waga w locie wynosi 6.916 kg, mimo to szybkość końcowa tego aparatu wynosi 330 km/godz., a zasięg 4500 kilometrów. Dzięki dużemu zasięgowi może być ten aparat uważany za nadający się doskonale dla użytku do próbnych przelotów pocztowych nad północnym Atlantykiem.



Sportowy dwuosobowy samolot włoski Nardi FN 305 z silnikiem o mocy 185 KM.

Italia prezentuje kilka samolotów myśliwskich, jednomiejscowych, których jednak nie można traktować, jako nowości. Ich szybkość maksymalna sięga w najlepszym wypadku 460 km/godz. W tej grupie należy wymienić aparaty Breda 65, Romeo 51 i Fiat G. 50 — wszystko dolnopłaty.

Omawiając produkcję włoską należy także podkreślić jeszcze jedną bardzo charakterystyczną cechę konstrukcyjną. Aparaty włoskie mają mianowicie bardzo często konstrukcję całkowicie drewnianą, jak np. Cant Z 560 B (budowany w Monfalcone) oraz hydroplan do bombardowania Macchi „C 99".

„Cant" skonstruowany jest jako dwupływakowy hydroplan do celów bombardowania i torpedowania. Aparat ten posiada bardzo starannie przemyślaną linią opływową. Oprócz obu pływaków wykonanych z metalu, reszta konstrukcji jest wyłącznie drewniana.

Cant Z 506 B posiada trzy motory, Macchi „C 99" zaś dwa. Ten ostatni aparat przy wadze 4,6 tony nie może rozwinąć większej szybkości

Dwusilnikowy samolot bojowy i bombardujący Junkers Ju 86-K.

maksymalnej, jak zaledwie 280 km/godz. Breda, Caproni, Piaggio i Fiat budują bombowce nieomal wyłącznie jako dolnopłaty. Ich szybkość ma jakoby przekraczać 400 km/godz., co w odniesieniu do niektórych modeli wygląda wręcz niewiarogodnie.

Powszechną natomiast uwagę zwracał aparat Savoia-Marchetti S 79, który zajął pierwsze miejsce w wyścigu Istres — Damaszek — Paryż, rozegranym w lecie bieżącego roku. Samolot ten o klasycznej linii opływowej zbudowany jest „mimo wszystko" z... drzewa.

Breda demonstruje piękny turystyczny samolot „79 S" z 240-o konnym silnikiem Argus, z górnymi płatami i czeroosobową kabiną.

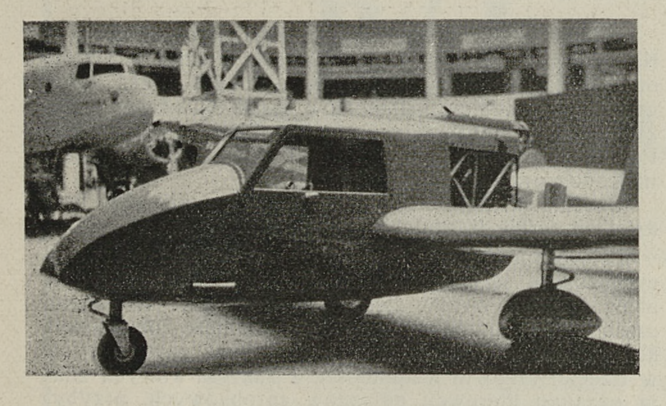
Bardzo szybki jest dwuosobowy dolnopłat Nardi „FN 305", który ze 185-konnym silnikiem przy dwu osobach załogi osiąga 325 km/godz.

Lombardi sprezentował lekki samolot zbudowany według zasad amerykańskich z silnikiem 120-konnym, leżącym z tyłu krótkiego kadłuba, który stanowi dwuosobowa kabina kończąca się równo z krawędziami płatów. Podwozie tego oryginalnego samolotu zaopatrzono rzecz prosta w trzy koła.

Na uwagę poza tym zasługuje samolot konstrukcji Stefanutti „SS 3" zaopatrzony w bardzo słaby silnik 38-konny. Mimo tak ograniczonej mocy motoru aparat ten rozwija szybkość 140 km/g.

Wielkie silniki wystawione przez firmy włoskie budowane są przeważnie w gwiaździstym układzie z chłodzeniem powietrznym. Jedynie Isotta Fraschini (900 KM) posiada chłodzenie wodne.

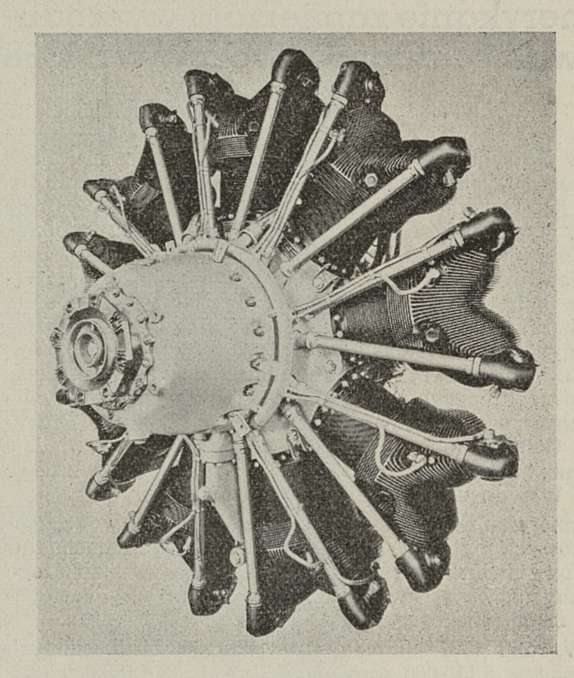
Na stoiskach Piaggio, Fiat i Isotta Fraschini wystawiono silniki o mocy 1300 do 1600 KM, jednak bliższych informacji co do efektywnych wyni-



Lekki samolot typu Lombardi z trójkołowym podwoziem i silnikiem umieszczonym z tyłu.

ków pracy tych motorów na żadnym ze stoisk — nie umieszczono.

Również brak danych o silnikach budowanych na podstawie licencji firm angielskich i amerykańskich. Wiadomo jedynie, że stosunek wa-



Nowy niemiecki gwiaździsty silnik Bramo 323 J, o pojemności 26,2 litra, o mocy maksymalnej 850 KM i mocy 835 KM na wysokości 4200 m.

gi do mocy w tych motorach waha się między 0,6 i 0,8 kg na 1 KM.

Niemcy pokazali między innymi nowy silnik Bramo 323 J. Jest to chłodzony powietrzem 9 cylindrowy silnik gwiaździsty zaopatrzony w reduktor i kompresor dla lotów na wysokości 4.200 metrów. Na lądzie silnik ten przy 2.450 obrotach na minutę rozwija moc 850 KM. Na wysokości zaś 4.200 metrów — 830 KM przy 2.350 obrotów na minutę. Pojemność skokowa tego silnika wynosi 26,8 litra. Stosunek sprężania 1:6,4. Waga 545 kg. Stosunek wagi do mocy 0,641 kg na 1 KM.

Junkers wystawił 2 motory z „wiszącymi" cylindrami ustawionymi w dwa rzędy (typ „V"). Oba te silniki posiadają kompresory i reduktory. Mniejszy z nich Jumo 210 ma pojemność 19,7 litra i na wysokości 3.700 metrów rozwija stałą moc 545/615 KM przy 2.500 — 2.600 obrotach na minutę. Moc szczytowa tego silnika wynosi 680 KM przy 2.700 obrotów na minutę. Waga bez oliwy wynosi 440 kg, a więc stosunek wagi do mocy wynosi 0,647 kg/KM.

JUMO 211 ma pojemność skokową 35 litrów. Na wysokości 4.200 m. rozwija on moc 780/880 KM (przy 2.140 — 2.200 obr. na min.), podczas gdy przy 2.300 obr./min. na powierzchni ziemi okrągłe... 1.000 KM! Waga silnika bez oliwy — 585 kg, a stosunek wagi do mocy 0,585 kg/KM.

Godna uwagi jest duża wydajność obu tych silników. W Jumo 210 na 1 litr pojemności skokowej przypada 34,5 KM, a w Jumo 211 okrągłe 35 KM.

Amerykanie zamierzają wyprodukować 5 milionów wozów w r. 1938

Nowy Jork, w listopadzie.

W Nowym Jorku odbyła się w Grand Central Palace doroczna wystawa samochodowa, przy czym wielkie firmy, jak General Motors i Chrysler wystawiły swoje wozy typu 1938 osobno w salach balowych wielkich hotelów. Wystawa była niebywałym sukcesem. Sale wystawowe przez cały czas trwania pokazu przepełnione były tłumami ciekawych. Zewnętrznie karoseria nowych wozów wykazuje tendencję złagodzenia zeszłorocznych, na ogół dość ekscentrycznych form opływowych. Wielki sukces wystawy zdaje się wykazywać, że mimo tegorocznych strajków w tej gałęzi przemysłu, przemysł samochodowy rozwija się pomyślnie. Prezydent General Motors Corp. — Knudsen, w wywiadzie dziennikarskim przepowiada, że produkcja wzrośnie w r. 1938 do cyfry 5 milionów wozów.

Amerykańskie Stowarzyszenie Wytwórców Samochodowych ogłosiło z okazji wystawy samochodów w Nowym Jorku ciekawe sprawozdanie ze stanu tego przemysłu. Ze sprawozdania tego wyjmujemy następujące znamienne cyfry:

W roku 1937 sprzedano w Stanach Zjednoczonych i Kanadzie 5.110.000 samochodów, w tym 4.182.000 osobowych, a 928.000 ciężarowych. Wartość tych wozów wyraża się liczbą 2.876 milionów dolarów.

Na całym świecie jest obecnie 41.750.000 zarejestrowanych wozów osobowych i ciężarowych, z czego 29.000.000, czyli 70% w Stanach Zjedn.

Obywatele Stanów Zjedn. płacą rocznie władzom federalnym, stanowym i miejskim 1.565 milionów dolarów tytułem podatków od swych wozów, a 975.000.000 dolarów tytułem podatku od zużytej benzyny.

Przemysł samochodowy zatrudnia w Stanach Zjedn. 515.000 ludzi, którzy rocznie zarabiają 833.000.000 dolarów.

W r. 1937 sprzedała Ameryka 620.000 samochodów za granicę za cenę 361.700.000 dolarów.

Cyfra 5 milionów wozów sprzedanych w r. 1937 w Stanach Zjedn. obejmuje jedynie nowe wozy. W rzeczywistości transakcje samochodowe sięgają liczby dwa razy większej, jeśli się weźmie pod uwagę, że kupujący nowa maszynę, sprzedaje starą. Ogółem więc nowych i starych wozów sprzedano w tym roku w Stanach Zjedn. około 10.606.000.

Coraz więcej przyjmuje się w Ameryce zwyczaj corocznego sprzedawania swej maszyny producentowi. Nabywszy nową maszynę i po użyciu jej przez rok, klient oddaje ją fabrykantowi i dostaje odeń nową, dopłacając 200 lub 300 dolarów. Fabrykant zaś odnawia stary wóz i sprzedaje go z „drugiej ręki".

Nabywanie samochodów na raty zostało do tego stopnia ułatwione, że dziś co czwarty człowiek jest w Ameryce właścicielem samochodu, który nabyć mogą ludzie stosunkowo nisko uposażeni.

●

Jeśli chodzi o zmiany, jakie wprowadzono do modeli 1938 r. — ogólnie powiedzieć można, że zmian bardziej zasadniczych nie ma. Pewną inowacją jest rozwiązywanie silników w kierunku uzyskania *oszczędności paliwa*, jednakże nie w tak jaskrawy sposób, jak to robią fabryki europejskie.

W podwoziu stosuje się w dalszym ciągu *napęd hypoidalny*, wprowadzony w konstrukcji podwozia na większą skalę w r. ub., co umożliwia utrzymanie większe go prześwitu, przy obniżeniu podłogi o 2—3 cale.

Tego rodzaju rozwiązanie przeniesienia siły pozwala uniknąć „tunelowania" celem przepuszczenia wału kardanowego ponad podłogą karoserii. Konstrukcja ta daje, przy niższym umieszczeniu środka ciężkości (co podnosi bezpieczeństwo jazdy), możność bardziej wygodnego rozwiązania budowy karoserii, na co klientela amerykańska, ceniąca bardzo wysoko komfort, zwraca baczną uwagę.

Większość modeli 1938 r. zaopatrzono w *latarnie wbudowane w błotniki*, co dla szerszej produkcji amerykańskiej jest pewnego rodzaju nowością.

Karoserie zostały, w porównaniu do modeli zeszłorocznych, jeszcze bardziej *obniżone*, poza tym są jeszcze większe, pojemniejsze i *wygodniejsze*.

Na ogół ceny samochodów zostały nieco podwyższone.

Interesujący specjalnie rynek polski Chevrolet pozostał na rok 1938-y, w swych zasadniczych elementach, *bez żadnych zmian*, w porównaniu z modelem 1937.

●

Obszerniejsze sprawozdanie, ze specjalnym uwzględnieniem nowości technicznych, podamy w numerze następnym.

(t)

KSIĄŻKI NADESŁANE

A. Tuszyński „Diesel samochodowy". — Pod powyższym tytułem wydana została przez księgarnię M. Arcta popularna książeczka omawiająca zasadę działania samochodowego silnika typu Diesel.

Broszura ta ilustrowana bardzo starannie, znakomicie rozjaśni horyzonty wszystkim tym, którzy słyszeli dużo o Dieslu, ale... w gruncie rzeczy nie znają dostatecznie ani podstawowych zasad działania tego silnika, ani nie wiedzą jakie istnieją zasadnicze jego typy.

Książeczka nie jest przeładowana teorią i zawiera jedynie zasadnicze wiadomości zebrane i omówione pod praktycznym kątem widzenia.

Broszurka A. Tuszyńskiego uzupełnia dużą lukę w naszej niezwykle ubogiej, popularnej literaturze samochodowej.

A. Tuszyński, „Policyjne przepisy samochodowe". — Na rynku księgarskim oprócz książki Fuchsa i Soboty, omawiającej przepisy policyjne, nie było przez długi czas żadnego zbiorku przepisów. Brak ten usunął w dużym stopniu informator wydany przez Automobilklub Polski, w którym umieszczono również szereg najważniejszych przepisów policyjnych.

Obecnie M. Arct wydał inny zbiorek przepisów, bardziej obszernie traktujący ten temat.

Zbiorek podzielony jest na trzy części. W pierwszej umieszczone są przepisy, jakie muszą znać kandydaci ubiegający się o tzw. zielone prawa jazdy. W drugiej części mamy przepisy, których znajomość obowiązuje kandydatów na kierowców pojazdów zarobkowych, w trzeciej tylko te wiadomości, z zakresu których zdają egzamin kierowcy pojazdów zarobkowych, przybywający do stolicy i pragnący zarobkować w jej obrębie.

(a)

Inż. Stanisław Lubodziecki, „Zarys teorii pracy cewki zapłonowej".

Jako odbitka z „Przeglądu Elektrotechnicznego" ukazała się broszura pod powyższym tytułem poruszająca po raz pierwszy u nas na poziomie naukowym temat, który dotąd nawet w literaturze zagranicznej dosyć rzadko bywa podejmowany.

Autor po zdefiniowaniu podstawowych pojęć, określeniu wymagań ogólnych stawianych urządzeniom zapłonowym i opisie zjawiska wyładowania iskrowego między elektrodami świecy, omawia zjawiska zachodzące w cewce zapłonowej, jako źródle prądu wysokiego napięcia, oraz wzajemne ich powiązanie.

Broszura ta może być bardzo pomocną w rękach człowieka prowadzącego samodzielną pracę w zakresie wykonywania elektrycznych instalacji samochodowych.

(m)

DZIAŁ TECHNICZNY

G. Miller

Badanie nad zmniejszeniem oporu powietrza

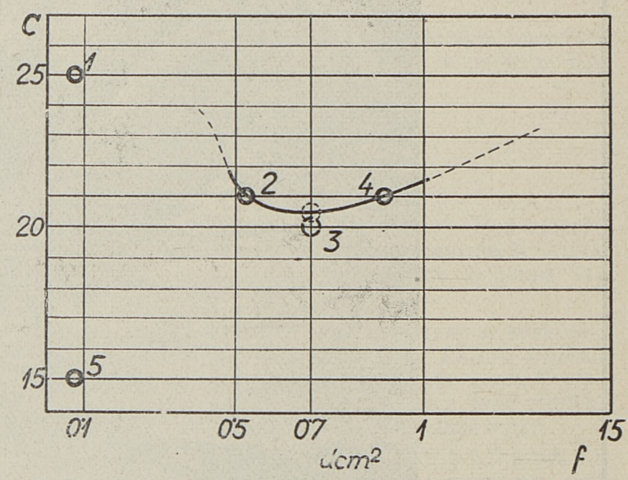
(Uzupełnienie do artykułu pod tym samym tytułem z Nr 8 ATS z b. r.)

W sierpniowy numerze A. T. S., podałem wyniki z przeprowadzonych badań na modelach 1, 2, 4, 5, których zarysy ponownie podaję na rys. 1. Na podstawie wyniku tych badań zaprojektowany został model 3, pośredni między modelami 2 i 4 tak, jak wykazywał na przypuszczalny najlepszy wynik hipotetyczny przebieg krzywej (Rys. 2) zależności oporu powietrza od stromości spadku dachu czyli zarazem od powierzchni tylnej pionowej ściany modelu. Projekt ten został podany między rysunkami modeli 2 i 4.

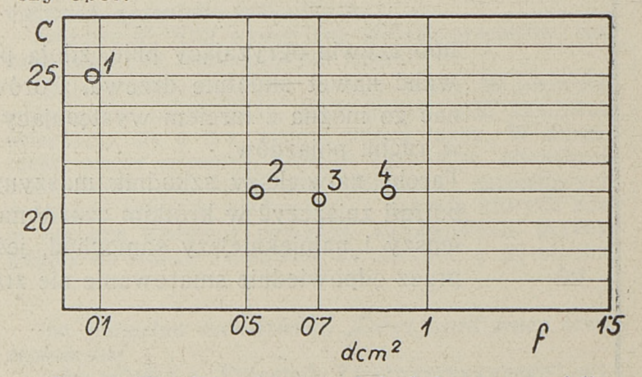
W celu sprawdzenia słuszności hipotezy i wartości projektu model 3 został wykonany. Badanie jego w tunelu aerodynamicznym było przeprowadzone w identyczny sposób, jak poprzednie. Uzyskany spółczynnik oporu wyniósł nieco poniżej C = 21, a więc rzeczywiście mniej niż dla modeli 2 i 4. Wynik ten dowiódł, że krzywa została nakreślona słusznie, ale nieco za optymistycznie t. j. za głęboko. Wyniki rzeczywiste wszystkich modeli 1, 2, 3, 4 są uwidocznione na wykresie C = F (f) rys. 3, gdzie f — to powierzchnia ściany tylnej modelu.

Badanie wykazało jednak pewne niedociągnięcia w kształtach modelu 3 — mianowicie odrywanie się strug powietrza przed końcem modelu na ścianie bocznej nad końcem tylnego błotnika, prawdopodobnie na skutek zbyt małego promienia krzywizny w tym miejscu. Błąd ten można naprawić przez nadanie większego promienia krzywizny miejsca połączenia błotnika z karoserią. Poprawka ta zmniejszyłaby spółczynnik oporu, któryby wtedy prawdopobodnie spadł do wartości poprzednio spodziewanej i zaznaczonej na wykresie (Rys. 2) kółkiem przerywanym. Ogólnie: wynik badań potwierdził poprzednio postawioną hipotezę.

Bardzo ciekawą jest rzeczą, że dla wozu o ograniczonej długości, a więc z tyłem pionowo uciętym, najwłaściwszą stromością dachu nie jest ta sama, co i dla wozu o nieograniczonej długości (typ 5, rys. 1), lecz powinna być większa, jak to widać z porównania wyników typów 2, 3, 4, gdzie 4 odpowiada typowi 5 z uciętym tyłem. Typ 3 ma bardziej stromy spływ i lepsze własności t.j. mniejszy opór.

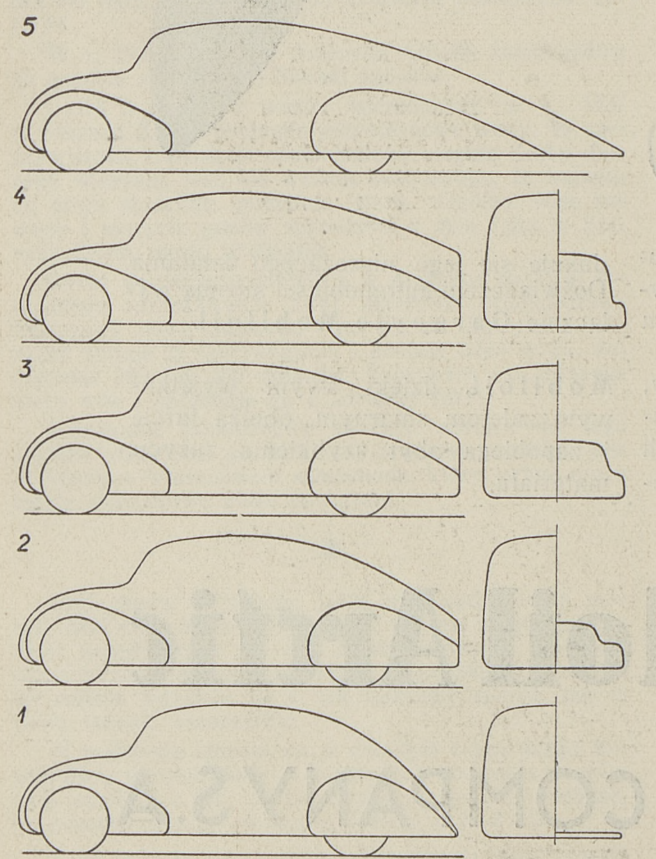


Rys. 2. Wyniki badań oporu modeli 1, 2, 4 i 5 z wrysowaną przypuszczalną krzywą zależności oporu od powierzchni tylnej ściany modelu.



Rys. 3. Wyniki ostatecznych badań oporu modeli 1, 2, 3 i 4.

Wydaje się słusznym, że powodem tego jest podciśnienie za tylną uciętą prostopadle ścianę, które działaniem ssącym powoduje lepsze przyleganie strug powietrza do dachu czyli powoduje że strugi te mogą bez oderwania się spływać po nieco bardziej stromym dachu. Jest to bardzo korzystne zjawisko ze względu na automatyczne zmniejszenie się powierzchni tylnej ściany przez możność zastosowania bardziej stromego dachu,



Rys. 1. Zarysy badanych modeli.

czyli zmniejszenie przekroju, za którym jest ssanie.

Powyższe badania pozwalają wyciągnąć pewne wnioski natury szczególnej I (w odniesieniu do typu przezemnie założonego na początku) i natury ogólnej II (w odniesieniu do samochodów w ogóle).

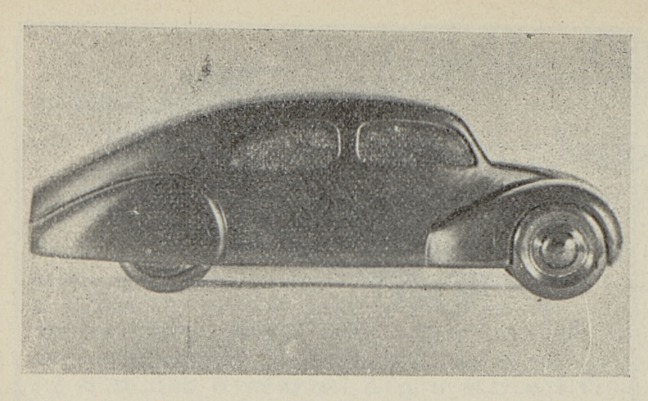
I a) Najlepszy kształt posiada model 3,

b) kształt modelu 3 można jeszcze poprawić.

II Celem uzyskania dobrego kształtu opływowego dach powinien opadać ku tyłowi pod małym kątem. Siła spowodowana ssaniem za tylną ścianę pionowo uciętą jest mniejsza (bo powierzchnia mniejsza), niż za dachem stromo opadającym, po którym powietrze nie opływa, gdzie więc na skutek oderwania się strug powietrza tworzy sie ssanie za całym niemal największym przekrojem wozu. Na podstawie powyższego można twierdzić (rzecz zresztą nie nową), że wszystkie istniejące seryjne wozy mają kształty tyłu niewłaściwie ukształtowane.

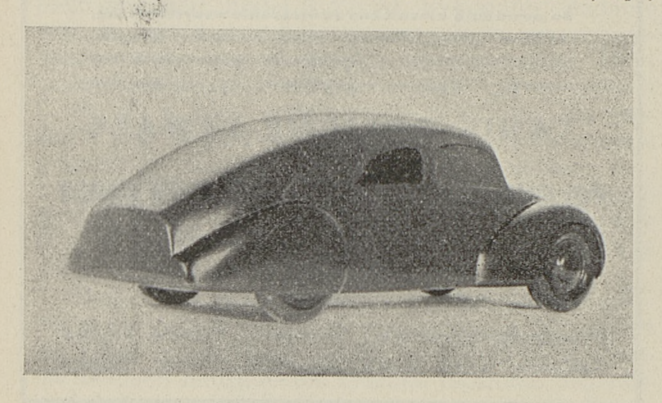
Wnioski z tych badań można zastosować w znacznym stopniu do samochodów przedniosilnikowych z przesuniętym znacznie ku przodowi silnikiem i siedzeniami. Jednak konieczne w tym wypadku wydłużenie przodu zmusza konstruktora do skrócenia tyłu (przy założeniu pewnej ograniczonej długości wozu), a tym samym zwiększenia powierzchni tylnej ściany. Czyli uzyskanie tak małego oporu jak dla tylniosilnikowych jest w tym wypadku niemożliwe.

Rozwiązanie przedniej części wozu może być



Rys. 4. Widok z boku modelu 3.

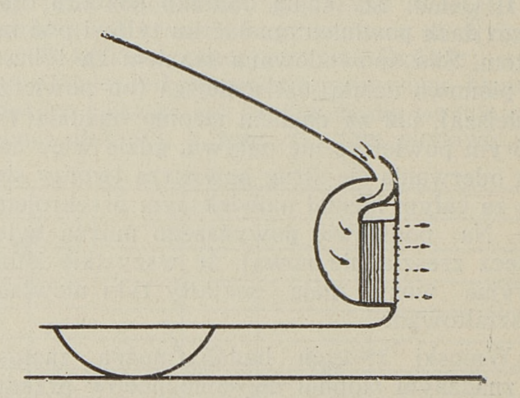
dowolne, np.: szeroki przód z 3 miejscowym przednim siedzeniem i z przednimi błotnikami włączonymi w maskę, przednią szybą w kształcie V, itp.;



Rys. 5. Widok tylu modelu 3.

jednak kształt tyłu nie powinien znacznie odbiegać od wyżej opisanego i pokazanego na fotografiach — aby uzyskać mały opór powietrza.

Nawiązując do poprzednio poruszonej sprawy doprowadzenia powietrza do chłodnicy, należy zaznaczyć, że konstrukcja na Rys. 6 pozwala na pobieranie czystego powietrza (gdyż płynącego górą wozu) do gaźnika, co przy tylnosilnikowych wozach nastręcza często trudności i znane są wypadki szybkiego wyrabiania się silników, gdy powietrze pobierane jest z boków wozu, a więc z kurzem, lub gdy wiry powstające za wozem źle oprofilowanym powodują dostawanie się kurzu do przewodów ssących gaźnika.



Rys. 6. Pobieranie powietrza do chłodnicy.

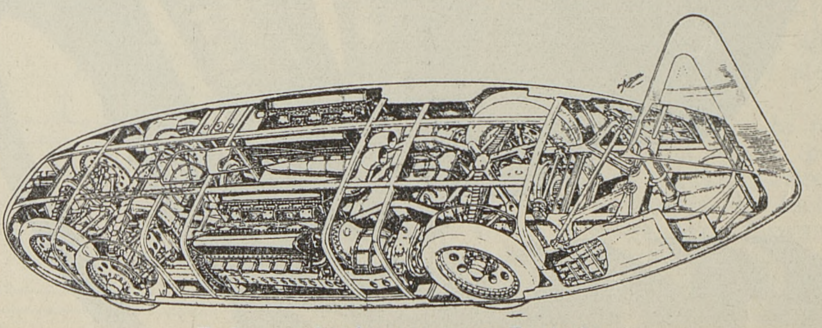
Dobre opracowanie wszystkich tych zagadnień pozwoli na zwycięstwo idei samochodów tylnosilnikowych.

W pogoni za nowym rekordem bezwzględnej szybkości samochodu

Anglicy odznaczają się nadzwyczajnym uporem i wytrwałością przy realizacji raz powziętych zadań i celów i nie szczędzą wielkich wysiłków i środków materialnych, mimo problematycznej nieraz wartości praktycznej tych zamierzeń.

Takim celem w dziedzinie techniczno-sportowej, będącym punktem honoru Anglików było na przykład, uwieńczone pomyślnym wynikiem, zdobycie ostatniego pucharu Schneidera dla wodnopłatowców, choć jednak nie udało się przy tym Anglikom wydrzeć Włochom b e z w z g l ę d n e g o r e k o r d u ś w i a t o w e g o szybkości samolotów.

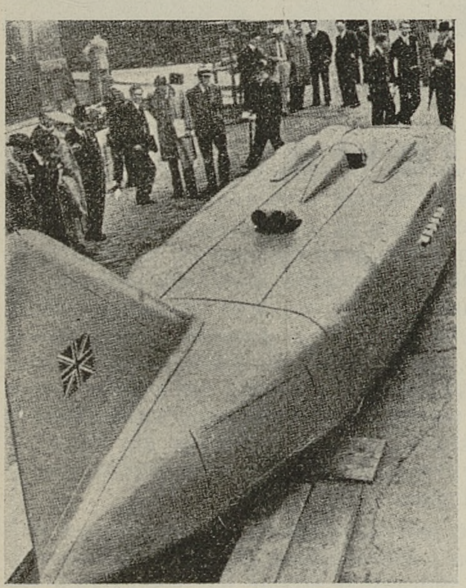
Drugim takim celem Anglików jest utrzymanie i wydźwignięcie na coraz wyższy poziom również ś w i a t o w e g o bezwzględnego r e k o r d u szybkości dla samochodów. Tu w s p ó ł z a w o dnictwo odbywa się już tylko „w rodzinie", bo Amerykanin Jenkins okazał się mało groźnym rywalem dla trójki Anglików Seagrave'a, Campbella i Eyston'a między którymi tylko odgrywała się i odgrywa wciąż jeszcze bezkrwawa, ale okropnie kosztowna walka o tytuł najszybszego automobilisty. Ostatnio właśnie Eyston podjął próbę pobicia dotychczasowego rekordu Campbella, który na samochodzie, noszącym nazwę „Błękitnego Ptaka", osiągnął dokładnie szybkość 484,619 km/godzinę. Osiągnięta przez Eyston'a na „próbnych" przebiegach szybkość przeszło 501 km/godzinę, nie stanowi jeszcze wyniku zbyt rewelacyjnego zwłaszcza, że specjalnie w tym celu zbudowany jego samochód, „obliczony" był na osiągnięcie 600 km/godz. Należy więc oczekiwać z d e c y d o w a n e g o polepszenia dotychczasowych wyników.



Budowa rekordowego wozu Eyston'a.

Od czasu Seagrave'a, który po raz pierwszy w roku 1929 zastosował do swej „Złotej Strzały“ zwycięski z poprzedniego roku silnik z wodnosamolotu do wyścigów o puchar Schneidra — silnik firmy Napier — i na której po raz pierwszy osiągnął szybkość 380 km/godz. „pojazdy“, stosowane do tego rodzaju prób bicia rekordu szybkości, przestały być już właściwie samochodami i stały się raczej silnikami lotniczymi „na kółkach“, i wszystkie wysiłki konstruktorów kolejnych takich „samochodów“ ograniczały się do zastosowania najsilniejszego i najlepszego silnika lotniczego, rozporządzalnego w danej chwili i dobudowania do niego możliwie najlżejszego podwozia i przekładni do przeniesienia napędu z silnika do kół, oraz osłonięcia całości powłoką o jak najkorzystniejszych własnościach aerodynamicznych.

Konstrukcjom tych „samochodów“ przyświecał cel osiągnięcia jak najmniejszej wagi całości wozu, przypadającej na jednego konia mechanicznego, przy czym Eyston w swym nowym wozie, który nazwał „Thunderbolt“ — „Błyskawica“, stosunek ten doprowadził do ilości 1 kg na 1 KM! Tak mały stosunek ciężaru do mocy pozwalać ma na osiągnięcie nadzwyczajnych przyśpieszeń, czyli na rozwijanie wielkiej szybkości wozu w jak najkrótszym przeciągu czasu. Wybierano zaś dla tych samochodów silniki o największej rozporządzalnej w danym okresie mocy ze względu na pokonywanie niesłychanych jak dla tak dużych wozów oporów powietrza przy szybkościach rzędu 100 — 500 km/godz. Pomimo więc tak korzystnego stosunku ciężaru wozu do mocy silników, ponieważ wybierano właśnie silniki mocy kilku tysięcy koni, ciężary „samochodów“ wynosiły po kilka ton.



Widok „Błyskawicy“.

Dla przykładu podać możemy, że samochód „Błękitny Ptak“ w pierwszym wykonaniu z silnikiem Rolls-Royce o mocy 2.500 KM, ważył 5.000 kg, co dawało 2 kg na 1 KM — wóz ten osiągnął szybkość 440 km/godz. Zamiana silnika na mocniejszy o mocy 3.600 KM obniżyło jeszcze bardziej ten stosunek i pozwoliło na osiągnięcie szybkości 484 km/godz.

Jak wspomnieliśmy, wóz Eyston'a ma stosunek ten obniżony do 1 kg na 1 KM — potwór ten nazwany dowcipnie w jednym z niemieckich pism samochodowych „Bensinosaurus“, waży aż 7.000 kg i zaopatrzony jest w dwa silniki Rolls-Royce dwunastocylindrowe o pojemności skokowej 36,5 litra i rozwijające moc szczytową po 3.500 KM każdy — daje łączną pojemność silników 73 litry i moc 7.000 KM! Przy takim skupieniu mocy w jednym pojeździe, można naprawdę kusić się o zdecydowane przekroczenie szybkości 500 km/godz.

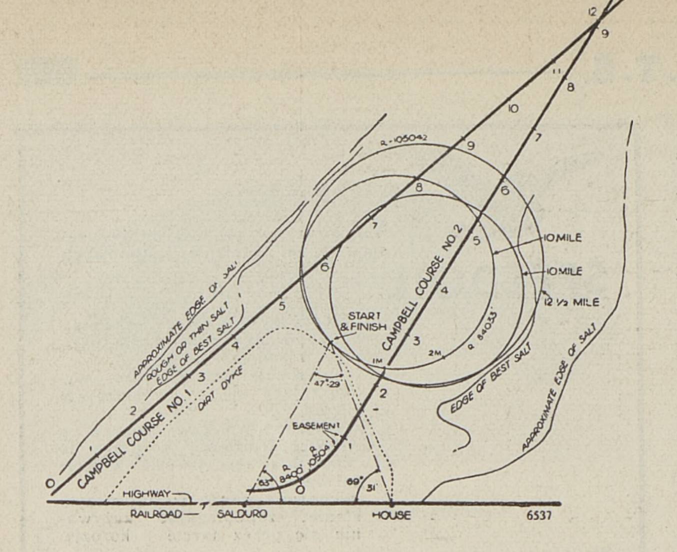
Pod względem technicznym budowa wozu Eyston'a jest bardzo ciekawa. Oba silniki umieszczone zostały równolegle, mniej więcej na środku wozu po obu stronach dość wąskiej „ramy“. Siedzenie kierowcy przewidziane zostało na wzór wyścigówki Auto-Unionu przed silnikami, na samym zaś przedzie wozu umieszczono chłodnice dla wody i oleju. Napęd z obu silników przekładniami czołowymi przenoszony jest do wspólnej trójbiegowej skrzynki przekładniowej, skąd pojedyńczą przekładnią stożkową przenoszony jest na tylne koła, przy czym nie zastosowano dyferencjału.

Napęd tylnych kół zaopatrzonych w podwójne bliźniacze opony o zewnętrznej średnicy 1117 mm, jest jak i ich zawieszenie niezależny. Koła prowadzone są każde dwoma trójkątnymi wahaczami, uresorowane zaś jednym poprzecznym piórowym resorem; bęben hamulcowy umieszczony jest na przekładni tylnego mostu.

Bardzo oryginalna jest konstrukcja kół przednich: zastosowano mianowicie dwie pary o różnym rozstawie. Zawieszenie kół przednich jest takie same jak i tylnych: niezależne o dwóch wahaczach z pojedyńczym poprzecznym resorem. Przednia para o węższym rozstawie pozbawiona jest hamulców druga zaś o szerszym rozstawie posiada konstrukcję analogiczną do kół napędowych samochodów z napędem przednim z tym tylko, że przegubowo z piastami związane wałki, nie służą do przenoszenia napędu, ale tylko momentu hamowania od związanych z nimi bębnów hamulcowych, umieszczonych nie przy kołach, a na środku wozu. Hamulce przednie jak i tylne są hydrauliczne.

Obie pary kół przednich są oczywiście skrętne i powiązane dość skomplikowanym układem drążków i cięgieł, przy czym zakres możliwych skrętów jest bardzo niewielki, ponieważ wóz przewidziany jest jedynie do jazdy po prostej i potrzebuje tylko nieznacznej zwrotności.

Drugim ciekawym szczegółem wskazującym na przeznaczenia tego „bensinosaurusa“ do jednego ściśle określonego celu jest zastosowanie stosunkowo niewielkiego, bo tylko 180-litrowego



Tory rekordowe na brzegu słonego jeziora Bonneville.

zbiornika benzynowego, który może pomieścić zapas paliwa na czas 3 minut pracy silników-smoków przy pełnej mocy! Czas ten jest akurat wystarczający na przebycie kilkunastu kilometrów toru rekordowego.

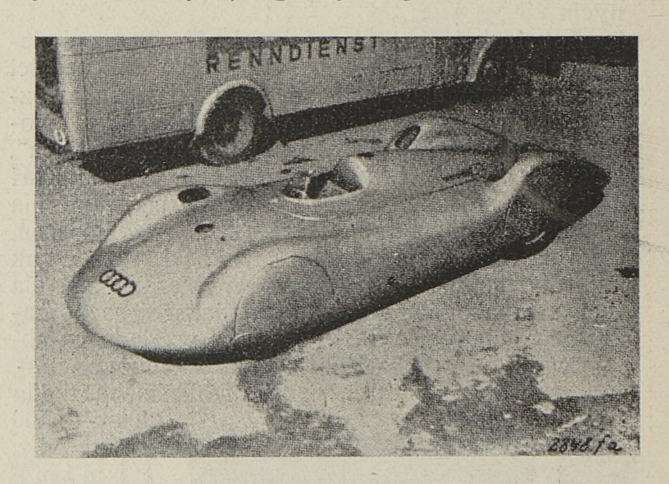
Całość wozu obudowana jest oczywiście dobrze oprofilowaną powłoką, całkowicie osłaniającą koła i zupełnie gładką od spodu. Z tyłu wóz zaopatrzony jest w duży pionowy statecznik, zapewniający „utrzymanie kierunku“ przez wóz, poza tym zaś w dwie wysuwane do boku klapy, odgrywające rolę hamulców powietrznych. Ogólna długość wozu wynosi 9.270 mm, szerokość 2.170 mm, a wysokość 1.170 mm.

Jako teren do próby pobicia rekordu światowego wybrał Eyston, wzorem swych poprzedników, brzeg słonego jeziora Bonneville w stanie Utah. Załączona mapka pokazuje dwie trasy, którymi posługiwał się Cambell podczas swych prób rekordowych. Wyznaczenie takiej trasy jest zawsze uwarunkowane każdorazowym stanem powierzchni brzegu i pokrywającej ją warstewki soli, zmieniającym się z roku na rok, jak i w zależności od bieżącego stanu pogody. Ponieważ trasa taka przebiega w linii prostej na przestrzeni 12 do 13 mil, czyli blisko 20 km, wyznaczenie jej jest zadaniem dosyć trudnym, ponieważ na tak dużej przestrzeni musi ona być nie tylko całkowicie równa i pozbawiona jakichkolwiek falowań, ale warstewka soli musi być na całej przestrzeni zupełnie jednolita. Podczas swej drugiej próby bicia rekordu, jak widzimy z mapki Cambell zmuszony był do wyznaczenia pierwszego „rozpędowego“ odcinka trasy w kształcie łuku, co było bardzo poważną przeszkodą dla tak mało zwrotnego samochodu, jakim był jego „Błękitny Ptak“.

Poza rekordowymi trasami widzimy na załączonej mapce trzy tory koliste: na nich podejmowane były kilkakrotnie próby bicia rekordów szybkości wielogodzinnych na wozach dorównywujących niemal wymiarami rekordowym „Benzinozaurusom“, a więc znacznie mocniejszych od przeciętnych europejskich wozów wyścigowych.

Ostatnie tegoroczne wyniki Amerykanina Jenkinsa na „samochodzie“ z silnikiem lotniczym Mormon-Meteor o pojemności 26 litrów i mocy około 2.500 KM, będące nowym rekordem światowym, są następujące: rekord 3-godzinny 276 km/godz, rekord 6-godzinny 270 km/godz, rekord 12-godzinny 258 km/godz, rekord 24-godzinny 253 km/godz, rekord 48-godzinny 238 km/godz.

Na zakończenie warto na chwilę odwrócić uwagę od tych zapasów tytanów motorowych i przyjrzeć się wynikom, osiąganym w Europie nie na jakichś specjalnych, jedynych na świecie bezużytecznych brzegach słonych jezior, ale na drogach samochodowych przez „zwykłe“ samochody wyścigowe — mam tu na myśli ostatnie wspaniałe wyniki samochodów Mercedesa i Auto-Unionu. Wozy te, budowane w myśl obowiązujących obecnie przepisów wyścigów Grand-Prix, ograniczających maksymalną wagę wozu bez kierowcy, paliwa, smarów, wody i opon do 750 kg, dzięki wysokiemu poziomowi technicznemu budowy silnika i podwozia zdołały osiągnąć nadzwyczaj korzystny stosunek wagi do mocy, co jest, jak już wiemy, decydującym o walorach samochodu wyścigowego. Wóz Auto-Unionu z kierowcą i pełnym wyposażeniem waży niecałe 1.200 kg, co przy silniku o mocy 500 KM daje 2,4 kg na jednego KM.



Rekordowy wóz Auto - Unionu.

Ostatnie wyniki, osiągnięte przez Rosemeyera na wozie Auto-Unionu, a mianowicie przeciętna z dwóch przebiegów na 1 kilometrze ze startu lotnego 406,3 km/godz, przy najlepszym wyniku w jedną stronę 409,057 km/godz, świadczą najlepiej, że przy posiadanym przez ten wóz stosunku ciężaru do mocy wykazują one w gruncie rzeczy lepszą sprawność „wyścigową“ od olbrzymów angielskich i amerykańskich, z drugiej zaś strony wskazują, że nie trzeba bynajmniej brać największych i najmocniejszych silników i wozów dla bicia rekordów, a wystarczy umieć dobrze myśleć i pracować technicznie.

Zaznaczyć jeszcze wypada, że rekordowe wozy Mercedesa i Auto-Unionu różnią się od wozów tych marek, biorących udział we wszystkich renomowanych wyścigach jedynie zastosowaniem specjalnego nadwozia, a ściśle mówiąc powłoki o idealnych kształtach opływowych, całkowicie osłaniającej całość wozu wraz z kołami, co pozwala na maksymalne obniżenie oporów powietrznych i wykorzystanie w pełni mocy silników. Takie całkowicie osłaniające nadwozia nie są z tego tylko względu stosowane na „zwykłych“ wozach wyścigowych, ponieważ kręte tory wyścigowe i tak nie pozwalają na rozwijanie maksymalnych szybkości w ramach 300 — 350 km/godz, a osłonięcie kół znacznie utrudnia zamianę opon oraz ich chłodzenie, co jest nieodzowne przy długotrwałych wyścigach.

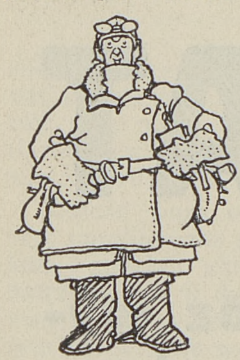
A. M.

Chcesz bez zawodu jeździć w zimie?

Jak należy przygotować samochód na mróz i śnieg

Któż z nas, posiadaczy samochodu, zrezygnuje z tego „sprzętu" w okresie zimy? Czy ci, którzy całe lato jeżdżą swą „Simką" do biura, czy ci, którzy załatwiając dziennie kilkadziesiąt spraw zawodowych kręcą się po mieście czy okolicy od rana do nocy? Przecież właśnie w zimie użytkowanie auta wydaje się być znacznie bardziej racjonalniejszym a wygoda dziesięciokrotnie większą!

Oczywiście są tacy, którzy nie dadzą się przekonać i nakłonić do eksploatacji auta w mrozy. Wolą raczej wyrzec się wygody na codzień i niejednej cudnej przejażdżki w słoneczne niedzielne poranki. Auto idzie do garażu spać i basta!



Początkujący automobilista, po przestudiowaniu kilku podręczników, „przy gotował" się do jazdy zimowej...

Tej grupie automobilistów życzymy, aby przynajmniej w lecie wyjeździli się dosyta — nie cauto na łańcuchu i chodzić piechotą to także pewnego rodzaju szczyt opanowania! Oczywiście „tacy" śpią niespokojnie, licząc dni do wiosny i często zaglądając do garażu, gdzie tkwi unieruchomiony „beniaminek".

Dlaczego go nie używają? — na to nie wszyscy, umieją odpowiedzieć! Jedni nie mają pieniędzy — ich budżet wystarcza jedynie na półroczną eksploatację pojazdu. I ci są wytłomaczeni. Ale reszta? — otóż zdaje się, że reszta ulegla panice spowodowanej plotzamierzchłych czasach „epoki trudnego startu i acytelenowych reflektorów". Przecież wielu automobilistów (szczególnie wśród tych, którzy dziś kierownicę zamienili na zielony stolik) opowiada długo i szeroko jak to się w zimie trzeba męczyć ze spuszczaniem wody z chłodnicy (!) z wiecznie wyładowanym akumulatorem i t. d. i t. d.

Oczywiście, zima nie może w naszych warunkach nie przynieść trudności... Oczywiście, start jest cięższy, a woda w chłodnicy zamarza o ile jej nie uodpornimy mieszanką glicerynową czy alkoholową. Nowoczesne silniki zaopatrzone częstokroć w termostaty, automaty do podgrzewania mieszanki i coraz doskonalsze karburatory „zaskakują" na mrozie wprost zdumiewająco szybko. Doskonałym przykładem sprawności samochodu w zimie mogą być tak często przeprowadzane zagranicą raidy zimowe, w których punktowany jest zawsze szybki rozruch po całonocnym postoju pod gołym niebem. Niemieckie „jazdy zimowe" dowiodły, że seryjne, zmęczone ciężką pracą samochody „zaskakują" prawie zupełnie niezawodnie (w 95%). Zaznaczam, iż rozruch uskutecznia się na paliwie normalnie używanym.

Trudno zresztą kusić się o udowodnienie komuś, że jego dobre, średnio pielęgnowane auto będzie służyło mu w zimie wiernie i sprawnie... Niedowiarkom polecam, aby podpatrywali swych odważniejszych znajomych, którzy „kursują" w mróz i śnieg. Krótka obserwacja starczy. Jeśli na przykład wsiądzie się do auta p. X i skonstatuje, że silnik ruszył po kilku sekundach mimo parogodzinego postoju na ulicznym, mroźnym przeciągu — to wtedy człowiek nabiera mimowoli zaufania do trakcji motorowej w zimie...

* * *

Jeśli nie chcecie mimo wszystko jeździć w zimie, to wstawcie swego Pegaza do garażu i nie zapomnijcie:

1) podlewarować go i popodpierać klockami wszystkie koła oraz wypuścić nieco powietrza z opon,
2) wypuścić wodę z chłodnicy (staranni kierowcy po dokonaniu tej czynności zawieszają na chłodnicy szyld z napisem „bez wody" — zapobiega to późniejszym przykrym nieporozumieniom),
3) wyjąć akumulator — któremu zwykle przydaje się kuracja u dobrego elektrotechnika,
4) zamknąć kranik od benzyny (o ile takowa znajduje się w zbiorniku),
5) części błyszczące wysmarować wazeliną,
6) przy otwartych wozach naciągnąć budę,
7) okna nieco uchylić, aby umożliwić wentylację wnętrz.
8) koniecznie szczelnie pozamykać drzwi (myszy!),
9) jeżeli siedzenia są kryte materiałem — wysypać proszkiem przeciw molom,
10) jeżeli garaż nie posiada zbyt szczelnego dachu lub jeżeli mają do niego dostęp ptaki, poleca się przykryć auto płachtą płócienną lub chociażby tekturą,
11) oczywiście przed pozostawieniem wozu na sen zimowy trzeba koniecznie odkurzyć wnętrze, a karoserię i podwozie umyć jak najstaranniej.

I to wszystko...

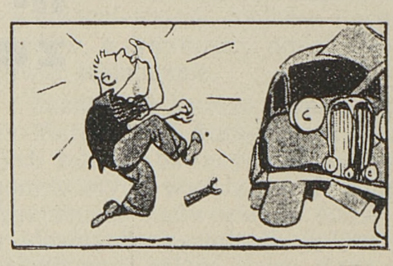
* * *

Jeżeli natomiast zamierzacie trwać na posterunku i przejeździć zimę, to musicie jednak poświęcić nieco więcej czasu i pieniędzy, aby wóz przystosować do pracy w cięższych warunkach.

Pierwszym krokiem w kierunku takiego „zimowego uodpornienia" będzie zabezpieczenie chłodnicy przed zamarznięciem. Trzeba pamiętać, że przy silnym mrozie chłodnica (z czystą wodą) „ma prawo" zamarznąć nawet mimo przykrycia, już po kilkunastu minutach postoju. Najtaniej wypada za każdym razem opróżnić chłodnicę i napełnić na nowo.. Tak postępował dziadzio Daimler.

Ale już w okresie wielkiej wojny stosowano domieszki jednoskładnikowe niekoniecznie doskonałe. Obecnie w handlu znajduje się szereg bardzo dobrych domieszek kilkoskładnikowych w zupełności zabezpieczających przed zamarznięciem. Trzeba tylko pamiętać o zachowaniu rozsądnej proporcji i nie dolewać do wody większej ilości domieszki, aniżeli wymaga dana temperatura. Zlekceważenie tego przepisu spowodować może zagotowanie mieszanki.

Jeśli ktoś jeździ dużo po ciężkich drogach i chłodnica często mu się gotuje, wówczas po częstym dopełnianiu wodą niewiadomo, ile w chłodnicy pozostało domieszki i ile jej jeszcze trzeba dolać. W takim wypadku najlepiej jest stosować specjalny aerometr z odpowiednią podziałka wskazującą procent domieszki.



Paluszek dostał „szkołę". To skutek pospiesznej naprawy na mrozie.

Na ogół domieszki są zupełnie nieszkodliwe dla systemu chłodzącego. Wyjątek stanowią: i denaturat, który nadgryza aluminiowe części i czysta gliceryna stosowana w dużej proporcji, która może czasem zapchać rurki w chłodnicy. Domieszki mogą pozostać w chłodnicy również w czasie ciepłych dni, oczywiście bardziej wskazane jest przechowywanie przez lato do następnych mrozów.

27-procentowa domieszka spirytusu denaturowanego zapobiega zamarzaniu cieczy przy temperaturze do —12°C, a 32-procentowa — wystarcza przy mrozie do —18°C, a 35-procentowa przy —23°C.

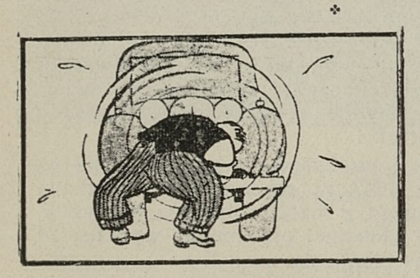
Przy pomocy domieszki 30 procent gliceryny uodpornić można mieszankę przed zamarznięciem do —11°C. 40 procent wystarcza przy mrozie —19°C. Chcąc uod-

pornić wodę dla temperatur niższych niż 25°C należy mieszać wodę z gliceryną w stosunku 1:1.

Stosując domieszkę należy w zimie podczas jazdy uważać na temperaturę wody, aby nie dopuścić do oziębienia silnika (gorsze spalanie i zużywanie się części!) zbytnio chłodzonego. Odpowiednia zasłona na chłodnicę usuwa to niebezpieczeństwo zagrażające silnikowi bez termostatu, regulującego obieg wody w zależności od jej temperatury.

Jeśli dopuści się do zamarznięcia systemu chłodzącego, to należy przed uruchomieniem silnika roztopić ostrożnie lód przez wlanie ciepłej wody, lub okładanie silnika szmatami zmaczanymi w gorącej wodzie.

*



Akumulator się „skończył" — kręcimy korbą, aż pot tryska, a silnik milczy...

Drugie z kolei „zimowe" zagadnienie to problem łatwego rozruchu, który ściśle uzależniony jest od gatunku oleju, dobrze naładowanego akumulatora i starannie wyregulowanego gaźnika zaopatrzonego w odpowiednie urządzenia do zassania mieszanki.

Olej stosowany w zimie powinien być odpowiednio rzadki (8 do 10 stopni Englera przy temp. 50° C dla silników o silnym sprężeniu i 4 — 6 stopni Englera dla siuników o normalnym sprężaniu). Należy zmienić nie tylko olej w silniku, ale również w skrzynce biegów, dyferencjale, kierownicy i t. d.

Większość fabryk samochodowych w swych tabelach polecających dokładnie określa typy olejów i smarów, jakie mają być używane w danym mechanizmie w ciągu zimy. Ale nawet odpowiedni olej gęstnieje na mrozie i nie może odrazu spełniać w stu procentach swej roli, a nawet stawia wewnętrzny opór. Dlatego na uruchomionym wozie, który stał na mrozie, nie należy odrazu rozwijać dużej szybkości, lecz pozwolić rozgrzać się dostatecznie olejowi i smarom.

Jeszcze bardziej wskazanym jest rozgrzewanie silnika przed ruszeniem na średnich obrotach przez parę minut.

Gdy silnik nie chce zaskoczyć, nie trzeba go męczyć starterem i wyczerpywać akumulatora. Czasem bardzo pomaga odręczne zastrzyknięcie paliwa. Zagranicą istnieją nawet specjalne preparaty w tubkach cynowych, których zawartość zastrzyknięta do gaźnika w minimalnej ilości ułatwia znakomicie rozruch.

Nie należy zbyt długo zasysać idącego silnika, gdyż paliwo niespalone będzie zmywać i rozcieńczać olej (tu trzeba wspomnieć, że bardzo wskazane jest stosowanie w zimie górnego smarowania).

Uruchomiony silnik szybciej się zagrzewa, gdy jest przykryty „kołderką", które mają rację bytu nawet i wtedy, gdy silnik jest wyposażony w termostat. Po ujechaniu jednego kilometra lub po rozgrzaniu silnika na luzie należy nie zapominać o odsłonięciu chłodnicy— oczywiście odpowiednio do panującej temperatury.

* * *

Wreszcie trzecie „zimowe" zmartwienie to problem ogrzewania. Ogrzewany garaż daje moc satysfakcji — rano możemy bowiem wóz uruchomić bardzo łatwo. Ale gdy garaż nie posiada ogrzewania możemy się „ratować" przez zastosowanie elektrycznego piecyka ustawionego pod maską obok silnika oraz przez okrycie maski kołderką izolacyjną.

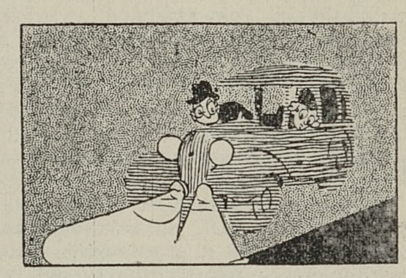
Jeśli w garażu nie mamy elektrycznej sieci, to w tym wypadku stosujemy piecyki katalityczne, bezpłomienne. Jako paliwo stosuje się do nich wszelkie płyny łatwoparujące, a więc w pierwszym rzędzie benzynę.

Piecyk katalityczny nagrzewa się poza obrębem garażu, poczym wydziela on równomiernie ciepło przez dłuższy czas, zużywając pół do jednego litra benzyny dziennie. Znajdują się w handlu również piecyki katalityczne przystosowane do ogrzewania wnętrza samochodu w czasie jazdy lub postoju.

Stosowanie ogrzewania samochodów w czasie nocnego postoju, uważane było dotąd w Polsce niesłusznie za wielki luksus. Większość auomobilistów garażuje w zimnych pomieszczeniach stosując jako jedyny środek przeciw zamarzaniu — domieszki do wody chłodzącej. O możliwości taniego i skutecznego ogrzewania wie się u nas mało.

* * *

Jeszcze parę słów o samej jeździe w czasie zimy i wyposażeniu wozu. Tu bezsprzecznie najważniejszą rzeczą jest zabezpieczenie sobie dobrej widzialności przez odwietrznik. Najłatwiej i najpewniej można to uzyskać drogą zainstalowania ogrzewanej szyby (przy pomocy elektryczności), która absolutnie nie zamarza. Szyba taka zaopatrzona jest w automat regulujący temperaturę i oddaje nieocenione usługi. Jednak jej wysoka cena nie każdemu pozwala na jej kupno. Automobilistom, którzy z tej inowacji muszą zrezygnować można polecić jako pewien półśrodek przeciw „kwiatom" mrozu na szybie, różne płyny, smary i mydełka znajdujące się w handlu. Nie są to jednak środki radykalne.



Mgła — najlepiej wówczas stanąć i czekać, aż się „rozwidni"...

Aby zapewnić sobie spokojną i stosunkowo szybką jazdę we mgle należy zaopatrzyć się w specjalny reflektor przeciwmgielny lub przynajmniej w żółte żarówki, których światło jakkolwiek również odbija się od mgły, ale nie razi oczu.

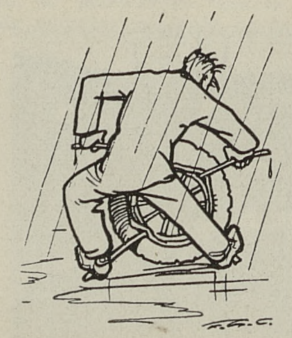
Również w czasie zimowych miesięcy wskazanym jest wożenie ze sobą łańcuchów przeciwśnieżnych zakładanych na koła. Łańcuchy te muszą być jednak ściśle dopasowane do rozmiaru opony i odpowiednio mocno założone.

Łańcuchy są nieodzowne przy przebijaniu się przez zaspy tak samo, jak przy jeździe po gruntowych zmarzniętych drogach. Należy jednak używać łańcuchów jedynie w wypadku rzeczywistej potrzeby. Najlepiej przy długich przejazdach zaopatrzyć w nie oba koła zapasowe i stosować w razie potrzeby jako koła napędowe.

W wypadku jednak gdy droga np. w górzystej okolicy pokryta jest gładkim jak szkło lodem nawet i łańcuchy nic nie pomogą! Trzeba wtedy stosować raczej podsypywanie piaskiem — dotyczy to szczególniej samochodów ciężarowych kursujących „bez względu na pogodę".

I ostatnia rada: przed zimą trzeba sprawdzić wszelkie mechanizmy, od których zależy bezpieczeństwo, więc: zespół kierowniczy, hamulec, sygnał „stop" i t. d.

Można dorzucić do powyższego jeszcze ze „sto przepisów praktycznych... „czym większe kto ma wymagania od swego wehikułu, tym więcej może mu dać" — mówią Anglicy. A więc: wentylator, ogrzewanie, ruchome i nieruchome reflektory itd.



Jedno z „przyjemniejszych" zajęć w czasie słoty — montaż „niesfornej" opony.

Ale przeciętnemu automobiliście nie jeżdżącemu przez metrowe zaspy, strome góry, starczy najzupełniej: domieszka do wody w chłodnicy, ogrzewana szyba i ciepłe ubranie. Unikajmy przesady w wyposażeniu zimowym, gdyż obecnie wyprodukowane samochody są przecież mimo wszystko pojazdami konstruowanymi dla użytku nie tylko w lecie, ale również i w zimie i zasadniczo nie wymagają żadnych przeróbek sezonowych!

(H).

Jerzy Bonkowicz-Sittauer

Co należy zrobić, aby rozpocząć prawdziwą motoryzację Wołynia

Ilościowe wyniki tegorocznej kampanii motoryzacyjnej na Wołyniu mogą zadowolić jedynie przy abstrakcyjnych rozważaniach „wskaźnikowych". *Procentowe* zestawienie danych o naszym taborze motorowym w porównaniu ze stanem największej depresji, tj. z rokiem 1933, wykazuje nieomal podwojenie taboru, przy czym uwzględnić trzeba jeszcze lepszą jakość maszyn. Część maszyn starych zastąpiono nowymi, tak że stan *jakościowy* taboru wołyńskiego w roku 1937 jest lepszy niż w krytycznym r. 1933.

Najwyższy stan ilościowy w latach ubiegłych przypadał na rok 1927, po czym nastąpił krach demotoryzacyjny w 1933 r., a następnie bardzo słaba poprawa, aż dopiero w roku bieżącym nie tylko wyskoczyliśmy z minimum, ale nawet *przekroczone zostało dotychczasowe maximum 1927 r.*

Ten właśnie optymistyczny obraz cyfrowy wymaga analizy sytuacji i głębszej oceny obiektywnego stanu naszej motoryzacji. Stan dzisiejszy bowiem oceniać trzeba li tylko pod kątem możliwości dalszej ewolucji. Jeżeli nastąpi systematyczna poprawa w tempie tyle przyśpieszonym ile nowych pojazdów mechanicznych zarejestrowano w roku bieżącym — uznać by należało sytuację za pomyślną. Jeżeli zaś obserwujemy jedynie chwilowy *skok* koniunkturalny, bez szans na *trwałość przyrostu* ilości maszyn — o prawdziwym postępie nie mogłoby być mowy i należałoby szukać przyczyn zastoju, oraz opracować postulaty poprawy istotnej.

Otóż przy analizie cyfr podanych w załączonej tabelce uderza przede wszystkim ogromny wzrost ilości motocykli. Charakterystyczne jest też, że ilość motocykli wzrasta stale, a nawet rok największej depresji — 1933 cechuje przyrost w porównaniu z maksymalnym stanem z 1927.

Stan ilościowy pojazdów mechanicznych na Wołyniu:

Rodzaj pojazdu	rok: 1927	1933	1937 [1]
	ilość zarejestrowanych pojazdów mechan.		
Samochody osobowe	216	107	261
Dorożki	56	37	20
Autobusy	126	77	78
Samochody ciężarowe	66	38	45
Motocykle	59	70	200
razem sztuk	523	329	604

Fakt ten uznać należy za objaw niewątpliwie *dodatni* — świadczy on bowiem, że zamiłowanie do motoru nie jest tylko powierzchownym snobizmem ludzi bogatych, lecz sięga w głąb, do sfer mniej zamożnych, ale widocznie nastawionych sportowo. W naszych warunkach, przy konieczności wytwarzania *atmosfery motoryzacyjnej*, motocykliści zasługują na jak największą opiekę i życzliwość.



Drugą pozycją, wykazującą już znacznie mniejszy niż w dziale motocyklów, przyrost ogólny, jest pozycja samochodów osobowych. Liczba ich wzrosła 2½ krotnie w porównaniu z minimum, oraz prawie o 20% w stosunku do 1927 r.

Ważne jest, że niezależnie od ogólnego przyrostu, nastąpiła wymiana zużytych maszyn na nowe, a więc *bezwzględna poprawa istotna jest większa od cyfrowej.*

Pozostałe trzy grupy wykazują — w porównaniu do r. 1927 — spadek, przy czym grupa dorożek samochodowych wykazuje spadek nawet w porównaniu do 1933 r. To już katastrofa!

Niski stan ilościowy autobusów, utrzymujący się na poziomie ²/₃ stanu z 1927 r., rekompensuje wymiana taboru starego, złożonego z małych maszyn, na nowy, znacznie silniejszy, o globalnej pojemności wyższej od stanu sprzed lat dziesięciu.

Również zmniejszenie ilości ciężarówek równoważy wydatnie podniesienie ich nośności.

Ponad to pracuje na Wołyniu wiele maszyn rejestrowanych w innych województwach. Dowożą na Wołyń różne towary ciężarówki warszawskie i łódzkie, zabierając stąd również pewne ładunki na wywóz.

Gdyby więc przyjąć, że stan motoryzacji w roku 1927 był mniej więcej zadawalający i że występujące w tym roku tendencje rozwojowe wykażą pewne cechy trwałości — możnaby z radością stwierdzić, że okres demotoryzacji minął i zaczynamy wchodzić w lepszą fazę.

Niestety, tak nie jest, a analiza sytuacji motoryzacyjnej Wołynia nie daje — moim zdaniem — żadnych podstaw do optymizmu.

Oczywiście, odrzucić musimy przede wszystkim złudną metodę „wskaźnikową". Jeżeli w jakimś powiecie było w 1933 r. np. 5 samochodów, to po sprawieniu sobie małego Fiata przez kogoś z oficerów miejscowego garnizonu, kupieniu motocykli przez drogomistrza i montera z elektrowni, oraz zaopatrzenie w nowy samochód starosty i nabyciu używanej ciężarówki dla pogotowia pożarniczego, ogólny wskaźnik motoryzacyjny powiatu podnosi się nonszalancko ze 100 na 200! Ale to tylko wskaźnik... Bo „motoryzacji" jak nie było przy pięciu — tak nie ma przecież nadal i przy dziesięciu maszynach na cały powiat!

Żonglowanie takimi cyframi może stanowić dobrą wprawę dla młodych statystyków w *technice* obliczeń, ale bynajmniej nie potwierdza nadziei, że się poprawia *podłoże motoryzacji,* że zatem można snuć nadzieje na konkretną zmianę na lepsze.

Zapominać nie należy, że *bez motocykli* nie wykazalibyśmy się żadną poprawą w stosunku do stanu sprzed lat dziesięciu! (w 1927 r. — 464 szt. zaś w 1937 — tylko 404 szt.!).

To „watowanie" statystyki za pomocą motocykli nie byłoby niczym groźnym, gdyby spodziewać się można było, że tegoroczne tempo poprawy zdoła się utrzymać w latach następnych. Czy jednak na to się zanosi?

Odpowiemy odrazu, że w obecnych warunkach *nie!* Któż bowiem może być domniemanym nabywcą samochodu na Wołyniu, oraz jakie okoliczności wpływają na jego w tej sprawie decyzję?

[1]) dane za 1937 odnoszą się do m. września, wobec czego nie należy oczekiwać w tym roku żadnych już większych zmian.

Tak wygląda na wiosnę wołyńska droga nieutwardzona! Wyrwy utworzone przez strumień wody pochłonąć mogą cały samochód!



Zamarznięte grudy błotne i wyboje grożą połamaniem ekwipażu.

Określenie ilościowe ewentualnych nabywców wymaga określenia kosztów eksploatacji i przerw korzyści posiadanego samochodu. O ile koszta eksploatacji wypadają drogo — o tyle *granice korzyści są dość wąskie* i na niskim poziomie.

Składają się na to następujące przyczyny:

A. — *Ogólne, dla wszystkich rodzajów pojazdów motorowych:*

1. Cena materiałów pędnych.
2. Wysokie koszty remontów i części zapasowych.
3. Trudności garażowania i obsługi.
4. Niedostateczna jakość i gęstość sieci drogowej.
5. Martwy okres w sezonie zimowym wskutek zasp śnieżnych.
6. Nieżyczliwy stosunek władz, zwłaszcza skarbowych, a zresztą i samego społeczeństwa do każdego posiadacza i użytkownika samochodu.

Pozatym występują specyficzne przyczyny w poszczególnych kategoriach pojazdów mechanicznych.

B. — *Samochody osobowe:*

1. Konieczność posiadania dużych, kosztownych w eksploatacji maszyn, a to z powodu znacznych odległości Wołynia od atrakcyjnych centrów turystyki samochodowej, jak również wskutek złych dróg.
2. Brak stacji obsługi, pozwalających na obywanie się bez kwalifikowanego szofera.
3. Niska skala życiowa i zarobkowa, oraz niski poziom życia gospodarczego — nie dające podstawy do korzystnej kalkulacji lokomocji samochodowej.
4. Chaos na drogach i duża odpowiedzialność kierowcy za niezawinione wypadki.

C. — *Dorożki samochodowe:*

1. Obawa przed represjami skarbowymi.
2. Trudność konkurowania ceną z dorożką konną.
3. Fatalny stan jezdni w miastach i brak sieci drogowej pozwalającej na korzystne użycie taksówki poza miastem.
4. Stosunkowo mały ruch osobowy w miastach, a wskutek tego bardzo słabe wykorzystanie taksówki w ciągu doby.

D. — *Autobusy:*

1. Niski poziom gospodarczy dający stosunkowo mały ruch pasażerski (reszta — jak stan dróg, wysoki koszt paliwa itp., jak wyżej).

E. — *Ciężarówki:*

1. Słaby stan obrotów towarowych nadających się do transportu samochodowego przy obecnym poziomie kosztów i stanie dróg.
2. Konkurencja trakcji konnej i obawa przed zmianą przepisów i obciążeniu finansowym oraz trudnościami formalistycznymi.
3. Specjalne trudności terminowej dostawy w zimie (zaspy śnieżne), niepozwalające na zawieranie umów na dostawę ciągłą.
4. Brak sieci punktów przeładunkowych (stacje towarowo - samochodowe) oraz obawa przed nadmiernym obciążeniem w razie ich utworzenia.

F. — *Motocykle:*

1. Motocykliści specjalnie dotkliwie odczuwają brak stacji obsługi i warsztatów reperacyjnych oraz składnicy części zapasowych.
2. Brak dogodnego systemu ratalnego kupna.
3. Brak tanich schronisk turystycznych, gdzie by motocykliści wraz z maszynami mogli znaleźć niedrogi przytułek podczas wycieczek.

●

Po dokładnej analizie poszczególnych środowisk, zarówno miejskich, jakoteż wiejskich, dochodzimy do nader pesymistycznych wniosków: *Wołyń znalazł się na granicy nasycenia motoryzacyjnego.*

Poprawa koniunktury i wszelakiego rodzaju wprowadzone ulgi dały w efekcie obecną poprawę: 100% przyrostu w stosunku do 1933 roku. Ale dla dalszej wyraźnej ewolucji motoryzacyjnej konieczne są nie tyle nowe podniecające zastrzyki — ile *radykalna zmiana warunków* zarówno ogólno-gospodarczych, jakoteż specyficznie motoryzacyjnych.

Motoryzacja jest nie tylko wyrazem, ale i wynikiem pewnego poziomu i pewnego tempa nowoczesnego życia. W Polsce zarówno poziom bezwzględny, jakoteż tempo rozwojowe w istotnych swych warunkach pozostają wciąż poniżej możliwości motoryzacyjnych. Dlatego nie należy się łudzić pozorami „wskaźnikowego" postępu naszej motoryzacji.

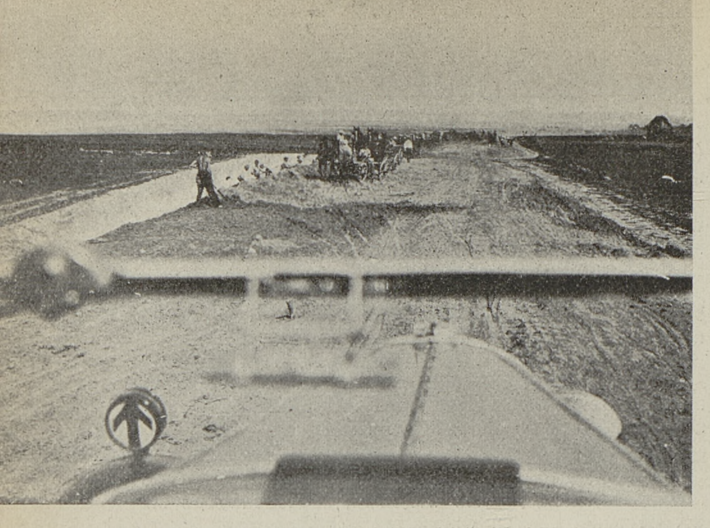
Po okresie depresji dociągamy powoli do poziomu minimalnego. Jeżeli przyrost ludności w okresie dziesięciolecia wynosi na Wołyniu około 25%, to nawet przy zachowaniu tego samego poziomu dobrobytu i tej samej skali życiowej — stan motoryzacji również o 25% wzrość powinien. Dodając przeto do ilości pojazdów mechanicznych z 1927 r. — 25%, otrzymujemy cyfrę 654, od której dopiero zaczynałby się rzeczywisty wzrost. Gdy zaś stan obecny wyraża się cyfrą 604 pojazdów mech. — uznać musimy, że *nie osiągnęliśmy* jeszcze poziomu z 1927 r. Brakuje nam 50 jednostek, które przypuszczalnie w roku przyszłym znajdą się w ruchu. Ale to wszystko — niestety — nie stanowi o postępie motoryzacyjnym.

Jakież więc warunki zapewnić mogą Wołyniowi prawdziwy postęp motoryzacyjny? Wymienić trzeba na pierwszym miejscu warunek zasadniczy i generalny: *odpowiednie podniesienie gospodarczego poziomu naszego życia.* Na tym zaś tle, ogólno-gospodarczym zaznaczyć dopiero można sprawy następujące:

1. *Drogi — jakość nawierzchni i gęstość sieci.*
2. *Obniżenie kosztów eksploatacji przez potanienie materiałów pędnych.*
3. *Podniesienie jakości napraw, przy obniżeniu ich kosztów.*
4. *Zapewnienie solidnej pomocy stacyj obsługi.*
5. *Jak najdalej idące uproszczenia formalistyki obciążającej posiadacza samochodu.*
6. *Usunięcie pozostałych jeszcze nawyków nieżyczliwego, zazdrosnego traktowania posiadacza samochodu. W pierwszym rzędzie chodzi o urzędy skarbowe; ale również nastroje społeczeństwa wymagają zmiany.*



Na „Saharze" koło Kostiuchnówki trzeba raz po raz przystawać, aby nie zrobić w chłodnicy „herbaty".



Budowa drogi samorządowej w powiecie łuckim (Krościaniec — Różyszcze).

Nabywca samochodu jest — pomimo ulg ustawowych — zarówno inaczej szacowany przy wymiarze różnych podatków, jakoteż „źle widziany" przez przełożonych i kolegów, oraz zazdrośnie i podejrzliwie traktowany przez klientów i sąsiadów.

Kupno samochodu jest w ocenie publicznej wciąż jeszcze stawiane poniżej np. przegranej w karty, choć nieco wyżej od wyraźnej defraudacji. Tak mniej więcej na poziomie grubszej łapówki.

Nasz beznadziejny chaos co do pojęć etycznych, zatracenie moralnej oceny granicy między uczciwością —a „grandą", naciąganie — w miarę potrzeby — etyki do paragrafów, lub paragrafów do etyki, złośliwa podejrzliwość, nakazująca dzielić ludzi na dwie grupy: takich których już udało się posadzić w kryminale i takich, którzy tam jeszcze nie siedzą, jednym słowem, cała ludzka złośliwość i zazdrość czyhają na samochodowego „ryzykanta".

Nie zawsze kupno samochodu kończy się tragicznie, ale zawsze przyczyni nabywcy wiele przykrości i kosztów. Nie dziw więc, że doświadczeni samochodziarze, gdy chcą komuś dać szczerą i życzliwą odpowiedź, w dziewięciu wypadkach na dziesięć, będą odradzać kupno prywatnej maszyny... Obawiam się poważnie, że to grono „doświadczonych" powiększy się w tym roku znacznie.

Stworzenie atmosfery życzliwości potrzebne jest nie tylko w stosunku do nabywców, czy posiadaczy samochodów. W równej mierze potrzeba jej wobec całego aparatu obsługi samochodowej. Lepsze urządzenie sklepu, z przyborami samochodowymi, wygodniejsze rozbudowanie stacji benzynowych, rozszerzenie i podniesienie poziomu warsztatu napraw, przyjęcie nowych pracowników, czy kupno lepszych narzędzi, albo zmontowanie pogotowia na starym samochodzie i wiele innych temu podobnych przejawów inicjatywy i chęci do postępu, nie powinno budzić furii nienawiści, kataklizmu formalności i zawistnego terroru wszelakimi szykanami i ciężarami — ale przeciwnie musi wywoływać życzliwość i poparcie.

Człowiek, który chce na motoryzacji zdobyć sobie nowy warsztat pracy i lepszy kawałek chleba, musi być uważany za *element dodatni* — a nie za szkodnika. Dziś często bywa gorzej traktowany od wydrwigrosza - włóczęgi. Ustawy i przepisy są dlań częściej ciężarami niż pomocą, gdy dla takiego sprytnego nicponia bywają doskonałym parawanem do wymigiwania się od pracy i wyłudzania poparcia.

Czyż nie paradoksem jest, że człowiek tworzący nowe wartości musi w nieskończoność pokornie *prosić* o pozwolenie mu pracowania, podczas gdy taki nicpoń może śmiało *żądać* zapomogi za próżnowanie? Ten kontrast nie pomaga ani do powiększenia dobrobytu, ani do pomniejszenia bezrobocia.

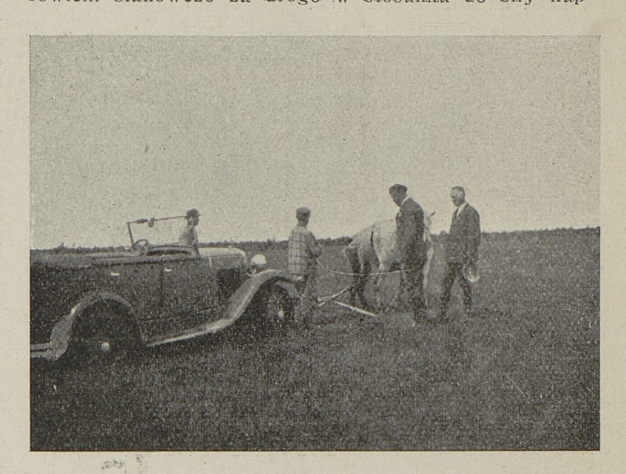
Nie kalkulują się na Wołyniu samochody prywatne i nie można spodziewać się większego ich przyrostu w najbliższym czasie. Zupełnie źle mają się dorożkarze „dobijający" do reszty swoje stare gruchoty — nikt nie chce angażować się w kupno nowych dorożek.

Autobusy kalkulują się — przy obecnym stanie zadowalająco. Wykorzystują one specyficznie niekorzystny układ linij kolejowych i związany z tym fatalny rozkład jazdy pociągów. Wzrost liczby autobusów zależy od budowy nowych gościńców: Łuck — Horochów; Łuck — Kotki — Sarny; Kowel — Włodzimierz; Krzemieniec — Rudnia — Kosin — Beresteczko — Horochów — Włodzimierz; Zdołbunów — Ostróg itd.

Przy obecnej sieci dróg, większego przyrostu autobusów nie należy oczekiwać.

Podobnie przedstawia się sprawa ciężarówek.

Natomiast prawdopodobny jest dalszy rozwój motocyklizmu, zależny zresztą w dużej mierze od wydatnej obniżki kosztów. Dziś motocykl kalkuluje się bowiem stanowczo za drogo w stosunku do siły kupna tej kategorii ludzi, których on obecnie obsługuje. Nie jest możliwe na dłuższą metę, aby kupno motocykla odpowiadało tej klasie ludzi, do której należą: inspektor szkolny, major, powiatowy komendant policji, burmistrz 25 tysięcznego miasta, adwokat itp.



„Żywe konie" jako ostateczny i niezawodny ratunek.

To nie jest nic złego, że ci ludzie jeżdżą motocyklami — ale oni muszą być zaliczani do kategorii nabywców samochodów, podczas gdy motocykle powinny być dostępne dla nauczyciela szkoły powszechnej, technika drogowego, komendanta posterunku policji, dla młodszego oficera, studenta, zdolniejszego ślusarza itd.

Zastrzegam się, że wymieniając *kategorie* nabywców ani nie porównywałem ich z sobą, ani nie nadawałem im piętna jakiejś „klasy społecznej". Chodziło mi tylko o *przykładowe* wskazanie *różnych* typów *nabywców.*

Samochód zaś stanowi na Wołyniu albo „przedmiot zbytku", albo służy rozmaitym podróżom urzędowym, czy wojskowym, gdzie kalkulacja kosztów inaczej się układa.

Dla uzyskania prawdziwego rozwoju motoryzacji na Wołyniu nastąpić muszą daleko idące przemiany: *ogólny rozwój gospodarczy, poprawienie opłacalności ruchu samochodowego, oraz radykalna zmiana psychicznej atmosfery wobec samochodziarzy — od urzędu skarbowego, poprzez opinię publiczną, aż po sądownictwo włącznie!*



Most na Styrze zniszczony przez wezbrane wiosną wody.

W tych warunkach

zapewni lekki start, pewną jazdę i doskonałą konserwację maszyn jedynie

PRZODUJĄCY ZIMOWY OLEJ SAMOCHODOWY

GALKAR Z-LUX



GALKAR Z-LUX
POLSKI OLEJ SAMOCHODOWY
NAWET NA SYBERYJSKI MRÓZ
»KARPATY«

Tankujcie doborowe paliwo samochodowe „LUXAL".
Do nabycia w błękitnych pompach f-y „KARPATY".

Inż. Z. Bukojemski

Regulowanie ruchu ulicznego w miastach

Problem regulowania ruchu ulicznego stanowi stałą bolączkę wszystkich większych miast. W wypadkach spowodowanych na jezdni traci życie lub zostaje kalekami rokrocznie tysiące osób. Szkody zaś materialne liczy się na miliony.

Kwestia regulowania ruchu ulicznego wywiera wpływ na budowę miast i pozostaje w ścisłym związku z wielu zagadnieniami życia miejskiego np. ze zwalczaniem hałasu itd.

Problem uregulowania i usprawnienia ruchu na ulicach miast obejmuje w szerszym pojęciu nie tylko ruch kołowy, ale również i pieszy, nie tylko przepisy i sankcje karne, ale i szkolenie publiczności.

Postaramy się dać tutaj ogólny zarys tego nad wyraz aktualnego zagadnienia, ze specjalnym uwzględnieniem stosunków warszawskich.

W ostatnich czasach inicjatywę regulowania ruchu i szkolenia publiczności w Warszawie przejęły całkowicie władze państwowe. We wszelkich odnośnych poczynaniach przejawia się duża doza energii. Niestety nie wszystkie sprawy dotyczące omawianego zagadnienia są traktowane jednolicie. Nasuwa się na myśl porównanie biblijne — w niektórych wypadkach dostrzega się źdźbło, a nie widzi belek. —

Celem niniejszego artykułu będzie oświetlenie wszechstronne całego zagadnienia, co może przyczynić się do wyrównania nieraz bardzo jaskrawych różnic w traktowaniu poszczególnych jego odcinków.

RUCH ULICZNY PIESZY

Najpierw postaram się omówić ruch uliczny pieszy, z uwagi na to, że bez uporządkowania tej dziedziny niemożliwym jest uregulowanie ruchu ulicznego kołowego ze względu na liczne punkty styczne.

Ruch pieszy rozwija się na chodnikach. Publiczności powinna być dana możność swobodnego krążenia chodnikami, t.j. winny być usuwane wszelkie ten ruch tamujące przeszkody. Należy zważać na to, aby ruch mógł się rozwijać prostolinijnie, bez załamań, ostrych rogów i kątów, a nade wszystko bez nagłych zwężeń chodnika.

Przechodniom muszą być wdrożone pewne kardynalne zasady ruchu, bez przestrzegania których panuje na chodnikach i jezdniach chaos, poza tym dopiero znajomość zasad ruchu ulicznego da przechodniom możność orientowania się w sygnalizacji, tak ze strony regulujących ruch, jak też i ze strony pojazdów.

Szkolenie publiczności winno się zasadniczo rozpoczynać już w wieku szkolnym, tak, jak się to dzieje u naszych zachodnich sąsiadów, jednakże dużo można zdziałać przy pomocy umiejętnej propagandy, filmów, napisów, pokazów itp.

Sprawa szkolenia publiczności była podejmowana w Warszawie kilkakrotnie, z początku z inicjatywy Automobilklubu Polski, potem zajął się tym Komisariat Rządu. Te „tygodnie nauki chodzenia" nie dawały na ogół pozytywnych wyników. Publiczność przeważnie nie wiedziała czego od niej chcą, funkcjonariusze policji pomęczeni, zachrypnięci, zniecierpliwieni, nie byli w stanie wszystkich pouczyć i — co najważniejsze — sami nie byli gruntownie przygotowani. Poza tym zwracano uwagę wyłącznie na przechodzenie przez jezdnię, z zupełnym pominięciem ruchu na chodnikach.

Oczywiście wszelkie szkolenie wymaga funduszów. Należałoby opracować plan systematycznego szkolenia ludności w całym państwie, wykonać odpowiednie rysunki, plakaty, tablice, modele ruchome i nieruchome, ulotki, a nawet filmy. Szkolenie takie winno działać stale i wszędzie — w szkole, na ulicy, w tramwaju, w taksówce, we wszystkich miejscach publicznych, przy wychodzeniu z teatru, kina, koncertu, kościoła itd.

Poruszamy ten arcyważny temat w nadziei, że zainteresuje on odpowiednie czynniki i w następstwie znajdą się fundusze pozwalające na rozpoczęcie planowej akcji — chociażby w najskromniejszych z początku rozmiarach.

RUCH PRAWOSTRONNY OBOWIĄZUJE TAKŻE I PIESZYCH

W Polsce, jak i w wielu innych krajach obowiązuje ruch prawostronny. W ruchu prawostronnym — tak pieszym, jak i kołowym — obowiązuje trzymanie się prawej strony chodnika względnie jezdni. Posuwające się wolniej osoby względnie pojazdy należy wyprzedzać z ich lewej strony, a więc zbliżając się ku środkowi jezdni. Osoby względnie pojazdy, posuwające się z przeciwnych stron winny się wymijać zawsze na prawo. Z reguły za tym osoby względnie pojazdy posuwające się najprędzej, będą się musiały trzymać jak najbliżej środka jezdni względnie środka chodnika, a nawet wyprzedzając inne szybko poruszające się pojazdy lub osoby dostaną się przejściowo na lewą stronę jezdni lub chodnika. Zasadniczo zaś właśnie na linii środkowej spotykają się najszybciej w przeciwnych kierunkach podążające pojazdy względnie osoby.

Fakt ten powoduje liczne zderzenia i tamowanie ruchu, szczególnie wśród przechodniów, jeśli linia środkowa nie jest wyraźnie zaznaczona.

O ile chodzi o jezdnie, to starano się w rozmaite sposoby rozgraniczyć ruch w przeciwnych kierunkach. Częstym sposobem jest malowanie na jezdni białą farba pasa, oznaczającego środek, którego nie wolno na lewo przekraczać. We wszystkich miastach na zachodzie Europy jest ogólnie przyjęte, że wolne taksówki względnie samochody prywatne w razie postoju na dozwolonych ulicach stoją nie przy chodniku, lecz po środku ulicy, przy czym kierunek, w którym zwrócony jest pojazd, jest obojętny. Ulice te są jednakże, w porównaniu do ulic miast polskich, bardzo szerokie.

Za genialne należy uznać rozwiązanie tego problemu na autostradach niemieckich. Autostrady niemieckie składają się z dwu pasów jezdni przedzielonych szerokim (kilkumetrowym) pasem zieleni. Zderzenie się pojazdów, jadących w przeciwnych kierunkach jest tu najzupełniej uniemożliwione, ponieważ znajdują się na osobnych jezdniach. Również uniemożliwione jest jakiekolwiek zetknięcie się pojazdów, jadących w przeciwnych kierunkach, na zakrętach, skrzyżowaniach, przy zawracaniu z powrotem i t. p. i t. p. Oczywiście tego rodzaju zbudowana droga wymaga szerszego terenu, większej ilości pracy i przy budowie jest kosztowniejsza.

Należałoby dążyć do rozgraniczania w podobny sposób i ruchu pieszego.

SZEŚĆ ZASAD DLA PIESZYCH

W swoim czasie Automobilklub Polski wydał ulotki zawierające 10 zasad zachowania się na chodniku i 10 zasad zachowania się przy przechodzeniu przez jezdnię. Przepisy te były później z minimalnymi zmianami kilkakrotnie ogłaszane przez przez Komisariat Rządu jako obowiązujące, ostatnio we wszystkich dziennikach w dn. 20 maja b. r.

Były one wzorowane na przepisach zagranicznych i zawierały wszystko co mogło być w tej materii powiedziane.

Niemniej ujęcie przepisów w postaci aż 10 prawideł nie jest konieczne, przy tym niektóre z nich należą właściwie do innych dziedzin. Poniżej przytoczono zasady zachowania się **na chodnikach** w redakcji skróconej, którą uważamy za odpowiedniejszą.

1. Należy chodzić prawą stroną chodnika, wyprzedzać wolniej idące osoby z lewej strony, wymijać osoby idące z przeciwka zawsze na prawo.

2. Nie należy chodzić szeregiem więcej niż w 3 osoby, a na wąskich chodnikach w pojedynkę (gęsiego).

3. Należy się przystosować do ogólnej szybkości ruchu na chodniku.

4. Nie wolno się zatrzymywać na środku chodnika. Przystawać wolno tylko przy brzegu chodnika lub pod ścianą domu.

5. Nie wolno wymachiwać laską. Otwarty parasol należy trzymać jak najwyżej.

6. Nie należy rozpychać się i nie być nigdy zawadą dla innych.

Ruch pieszy podlega, jak wspomniano, tym samym prawidłom, co ruch kołowy. Punkt 1 jest zatym zasadą kardynalną, której przestrzeganie powinno być bezwzględnie osiągnięte, gdyż bez tego zawsze będzie na chodnikach nieporządek. Wśród publiczności naszej trudno doszukać się świadomości prawideł ruchu prawostronnego, mimo, że obowiązuje on również i pieszych. Każdy chodzi, jak mu w danej chwili dogodniej.

Zasada 2 nie jest również przestrzegana. Często spotyka się 4 i więcej osób idące obok siebie, tamujące ruch w b. uciążliwy dla innych sposób.

Zasada 3 jest równie ważna. Na ulicach o dużym ruchu osoby idące zbyt wolno, tamują ruch uliczny. Musi być robiona pewna różnica między ulicą spacerową jaką są n. p. Aleje Ujazdowskie, a ulicą ruchliwą, jak n. p. Marszałkowska.

Zasada 4 jest zrozumiała. Osoby urządzające na środku zatłoczonego chodnika zebrania towarzyskie, winny być bez żadnego pardonu obdzielane mandatami karnymi. Należy również zwrócić uwagę na przystanki tramwajowe. W punktach, gdzie przechodzi więcej linii tramwajowych, osoby czekające na przystankach tworzą stłoczone grupy, zajmujące nieraz większą część chodnika, tamując oczywiście ruch. Można to codziennie obserwować w ruchliwszych punktach Warszawy.

Zasada 5 zasługuje na uwagę. Noszenie lasek „dla szyku" jest bezsensowne, powinny ich używać jedynie osoby, którym laska służy za podporę.

Zasada 6 nie będzie nigdy za często powtarzana. Stosować ją należy nie tylko w ruchu ulicznym, ale również we wszystkich miejscach publicznych.

PRZESZKODY TAMUJĄCE RUCH NA CHODNIKACH

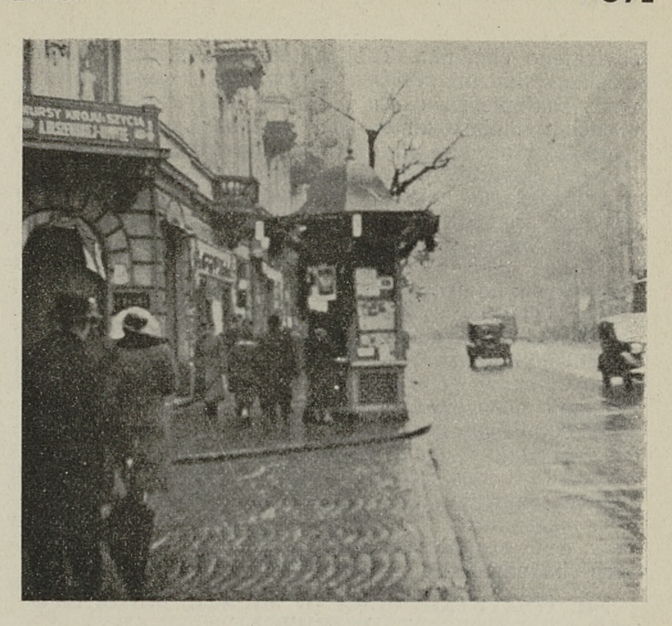
Z kolei postaram się omówić przeszkody tamujące ruch na chodnikach. Jest to „specjalność" Warszawy, gdyż w żadnym innym mieście Europy nie napotyka się tylu i tak różnorodnych przeszkód na chodnikach, jak w Warszawie. Przeszkody te są dwu rodzai — nieruchome i ruchome, a stały się specjalnie dotkliwe z chwilą gdy wyjątkowo gęsto zabudowana Warszawa zaludniła się niemal podwójną w ciągu lat kilkunastu ilością mieszkańców.

Do pierwszej kategorii należą słupy dźwigające przewody tramwajowe i lampy elektryczne, słupy reklamowe i przystankowe, słupy ogłoszeniowe, kioski, niekiedy trawniki, drzewa i in. Do kategorii drugiej należą rozliczne budki i wózki pełniące rolę sklepików, skrzynie i wózki na śmieci itp.



Jeden z najruchliwszych punktów stolicy — róg ul. Złotej i Marszałkowskiej. Widoczna na zdjęciu budka z papierosami pozostawia wolne miejsce wystarczające dla 2 szczupłych osób. O ile ktoś kupuje papierosy i pochyli się — przejście jest zatarasowane.

Słupy żelazne podtrzymujące przewody tramwajowe i lampy elektryczne istnieją we wszystkich miastach na świecie. Stawia się je wszędzie tam, gdzie nie ma innej możności zawieszenia przewodów czy lamp na ulicach oraz na wolnych placach.



Kiosk ustawiony na przecięciu ul. Marszałkowskiej i Hożej utrudnia orientację pojazdom zdążającym ul. Marszałkowską od pl. Zbawiciela w kierunku Dworca Głównego.

We wszystkich innych wypadkach przewody tramwajowe i lampy służące do oświetlenia ulic wiszą na drutach przyczepionych do haków umocowanych na ścianach domów. Ten rodzaj zawieszenia stosuje się na całym świecie i nie ma powodu, dla którego nie mianoby go stosować w Warszawie, oszczędzając przy tym wiele miejsca na chodnikach i dużo pieniędzy na stawianie dość kosztownych słupów żelaznych.

Podobno właściciele nieruchomości w Warszawie nie zgadzają się na umieszczanie haków w ścianach, z obawy o całość swoic domów, a brak odpowiednich ustaw nie pozwala na stosowanie w tych razach przymusu. Obawy właścicieli domów są oczywiście bezzasadne siła ciągnąca w miejscu zawieszenia jest niewielka i nie zaszkodzi absolutnie żadnemu solidnie zbudowanemu domowi. Art. 8 ustawy elektrycznej z 1922 roku nadaje gminom prawo korzystania ze ścian i dachów w celu umocowywania przewodów elektrycznych służących do oświetlenia. *Należy zatym znowelizować te przepisy* w kierunku umożliwienia zawieszania lamp elektrycznych i przewodów tramwajowych, co nie powinno napotykać na przeszkody ze strony władz i ciał ustawodawczych.

Ilość słupów żelaznych podtrzymujących lampy i przewody tramwajowe jest w Warszawie olbrzymia. Słupy te stanowią uciążliwe przeszkody w ruchu ulicznym i to nie tylko na chodnikach. Z chwilą przejścia na zawieszanie na hakach tkwiących w ścianach domów większość ich stanie się natychmiast zbędna.

W latach ostatnich poczęto stosować w Warszawie słupy reklamowe i przystankowe czworokątne, konstrukcji żelaznej z szybami matowymi, na których są umieszczone reklamy względnie napisy. Słupy te, ustawione najszerszym przekrojem w poprzek kierunku ruchu na chodnikach stanowią b. poważne przeszkody dla ruchu pieszych. O ile chodzi o reklamy, to można z nich jako źródła dochodu zrezygnować, przystanki tramwajowe lub autobusowe można oznaczyć przy pomocy tablic umieszczonych na prętach tkwiących w ścianach domów, o ile zaś chodnik jest bardzo szeroki lub nie ma domów, to na skraju chodnika można umieszczać cienkie słupy żelazne dźwigające tablice lub nawet duże oszklone i oświetlone głowice z odpowiednimi napisami.

Okrągłe słupy ogłoszeniowe wynalezione przed wiekiem przez Niemca Litfasa, muszą bezwzględnie zniknąć z powierzchni ulic, jako anachronizm z ubiegłego stulecia. Do naklejania plakatów i ogłoszeń winny służyć tablice z blachy żelaznej formatu ok. 2½ na 4 metry, ustawione wdłuż krawędzi chodnika. Do naklejania służy tylko jedna strona tablicy — od strony chodnika. Od strony jezdni mogą być umieszczane reklamy malowane olejno, widoczne z pojazdów na ulicy względnie prze-

ciwległego chodnika. Tablica taka stoi między dwoma cienkimi słupami żelaznymi, przy czym dolna jej krawędź znajduje się około pół metra nad chodnikiem. Na ulicach o mniejszym ruchu i mniejszej ilości sklepów, mogą być na ten cel dzierżawione ściany domów, na których przytwierdza się tablice różnych rozmiarów. w zależności od wielkości miejsca na ścianie. To samo dotyczy transformatorów elektrycznych, które winny być schowane pod powierzchnią jezdni.

Kioski, jako zajmujące jeszcze więcej miejsca na chodnikach, powinny również zniknąć z powierzchni ulic. Miejce ich jest w ogrodach, parkach i t. p.

Skrzynie żelazne, zawierające połączenia telefonów z kablami podziemnymi, powinny być przeniesione pod ściany domów i umieszczone w odpowiednich wnękach tak, aby nie zajmowały miejsca na chodnikach.

Podobnie nie powinny zajmować miejsca na chodniku względnie nad nim co na jedno wychodzi zbyt wystające witryny sklepowe, barierki przed niektórymi oknami wystawowymi, okratowania niektórych suteryn, mechanizmy żaluzjowe przy sklepach, skrzynki na listy, o ile są umieszczone na ruchliwych ulicach o wąskich chodnikach i t. p.

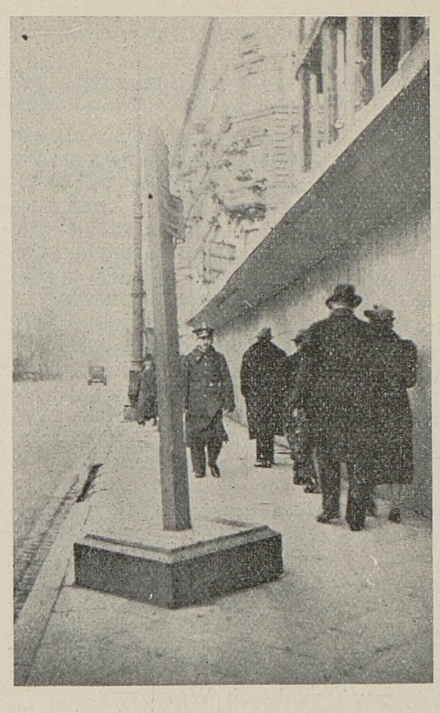
NIE WSZYSTKIE ULICE W MIEŚCIE MOGĄ BYĆ ZADRZEWIONE

Zadrzewienie i zazielenienie ulic, może stanowić w pewnych wypadkach niesłychane przeszkody w ruchu pieszym. Zakładanie plantacyj na chodnikach nie powinno być pozostawiane do swobodnego uznania ogrodników miejskich. Odpowiednie miejsca winny być wytyczone przez fachowych inżynierów, obeznanych dobrze z teorią ruchu mas ludzkich i dopiero wykonanie można powierzyć ogrodnikom. Trzeba sobie również umieć powiedzieć, że *nie wszystkie ulice* w mieście mogą być zadrzewione lub zazielenione. Na głównych arteriach w śródmieściu zwłaszcza jeśli nie są szerokie zadrzewienie *jest niedopuszczalne.* To co się obserwuje od jesieni do wiosny a w innej porze po każdym deszczu n. p. na ul. Marszałkowskiej jest jaskrawym tego dowodem. Co parę metrów na chodniku od strony jezdni stoi otwarta kałuża z drzewkiem lub nawet bez drzewka, pełna grząskiego błota, w którym co chwi la grzęzną, jakże liczni, gapie lub też przechodnie zepchnięci do kałuży w miejscach zwężenia chodnika, a więc większego tłoku. *Na ruchliwych ulicach o wąskich chodnikach nie ma absolutnie miejsca na zadrzewienie.*

Kiosk uliczny zajmujący około połowy szerokiego chodnika. Obok drzewo również bardzo utrudniające ruch.

Nawet na mniej ważnych ulicach może zadrzewienie poważnie tamować ruch pieszy. Jako przykład niech posłuży mały odcinek ul. Mokotowskiej na przestrzeni przed domami od nr. 37 do 45. Jest to odcinek względnie ruchliwy, gdyż z jednej strony schodzą się tam ulice Piusa XI, Krucza i Mokotowska, z drugiej zaś ul. Mokotowska i Koszykowa.

W środku omawianego odcinka jest ujście ul. Szopena. Chodnik na przestrzeni między domami nr. 37 do 45 ma szerokość 3.60 m. Znajdujące się tam drzewka są obramowane kwadratowo, przy czym obramowanie wystaje ponad poziom chodnika, tworząc jakby wysepki które przechodnie muszą omijać. Obramowania te mają rozmiar 117 × 117 cm i są oddalone od krawędzi chodnika o 53 cm.



Tablica zawiadamiająca, że przystanek na rogu ul. Świętokrzyskiej i Marszałkowskiej został przeniesiony. Podstawa słupa z tablicą zajmuje akurat połowę zwężonego wskutek budowy chodnika.

Skrawek chodnika między jezdnią a obramowaniem szerokości 53 cm nie może być brany pod uwagę ruchu pieszego, więc trzeba od szerokości całego chodnika odjąć 53 + 117 cm t. j. 1,70 m, czyli dokładnie 47½%!!

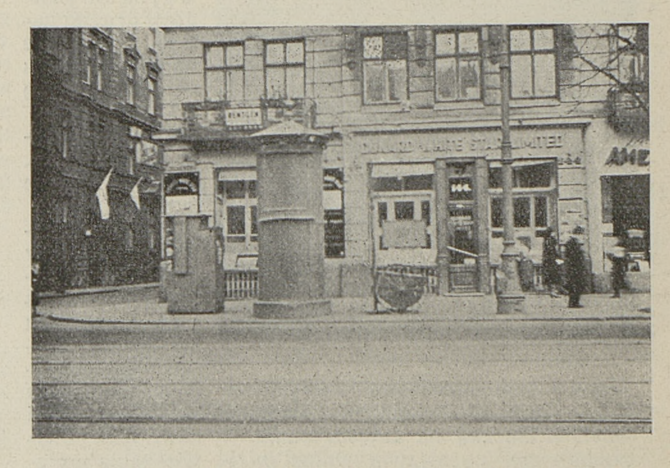
Tak więc zadrzewienie odjęło w tym wypadku połowę szerokości chodnika i pozostawiło jako szerokość użyteczną 1,90 m, co należy uznać za zupełnie niewystarczające.

Na ulicach posiadających dostatecznie szerokie chodniki, zadrzewienie winno się mieścić w pasie trawnika, zrzadka przerywanym przejściami. Jeśli istnieje stare zadrzewienie, a wzmagający się ruch wymaga poszerzenia chodnika, to można taki pas wybrukować drobną kostką aż do samych drzew. Sposób ten umożliwia korzystanie z całej szerokości chodnika, a jednocześnie nie zagraża egzystencji drzew, ponieważ przez szczeliny między kamieniami przedostaje się woda i powietrze w dostatecznej ilości, aby drzewo mogło istnieć.

Trawniki, odpowiednio założone, mogą na szerokich chodnikach służyć do rozgraniczenia ruchu, co stanowi rozwiązanie idealne.

UCIĄŻLIWE ZAWALIDROGI — BUDKI, STRAGANY I WÓZKI

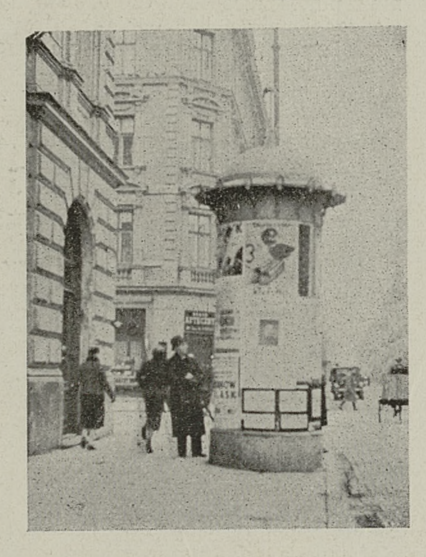
Druga kategoria przeszkód na chodnikach jest również „specjalnością" Warszawy. W najrozmaitszych budkach, i straganach odbywa się sprzedaż różnych artykułów jak wody sodowej, słodyczy, kwiatów, owoców, wyrobów tytoniowych. dzienników i t. p. Poza tym na



Róg ul. Marszałkowskiej i Rysiej. Na zdjęciu widoczna budka z papierosami, słup transformatorowy, wózek na śmiecie i słup od latarni — wszystko zajmuje miejsce na chodniku.

chodnikach mają „miejsca postoju" wózki, i skrzynie na śmiecie.

Wszystkie te budki, wózki, stragany i t. p. umieszczone w dodatku często w najruchliwszych punktach, tamują w bardzo znacznej mierze ruch na chodnikach. Należałoby dążyć do całkowitego zniesienia tych ruchomych przeszkód, a na razie przynajmniej wyznaczyć miejsca postoju pod kątem widzenia nie przeszkadzania ruchowi na chodnikach oraz przestrzegać, aby miejsca te nie były samowolnie zmieniane— jak się to często dzieje. Przesunięcie o kilkanaście centymetrów tych ruchomych przeszkód może odegrać już dużą rolę. Postój skrzyń i wózków na śmiecie na chodnikach powinie być wręcz zabroniony.



Słup ogłoszeniowy zajmujący blisko połowę chodnika.

Nie można na tym miejscu pominąć przeszkód na chodnikach spowodowanych remontem, względnie budową domów, robotami dachowymi, zakładaniem reklam świetlnych itp. czynnościami wymagającymi stawiania rusztowań względnie zamknięcia części chodnika dla ruchu pieszego. W wypadkach tego rodzaju należałoby dbać o to, ażeby ruch pieszy nie doznawał skrępowania. W razie *niezbędnego* zajęcia części lub całej szerokości chodnika, winien być zrobiony odpowiednio szeroki chodnik zastępczy, lub, jeśli to jest z pewnych względów niemożliwe, odpowiednio starannie i celowo wykonane napisy winny informować o konieczności przechodzenia na przeciwległy chodnik.

Nadewszystko jednak należy dbać o to, aby chodniki nie były zajmowane ponad konieczną potrzebę, tak co do miejsca, jak i co do czasu.

Jako przykład braku jakiejkolwiek kontroli pod tym ostatnim względem mogą posłużyć następujące fakty. W lecie 1935 r. na rogu ul. Marszałkowskiej i Złotej (tam gdzie jest sklep „Pod Bukietem") zostało wzniesione rusztowanie w celu zmontowania na samym narożniku domu reklamy świetlnej. Z niewiadomych powodów roboty przez dłuższy czas nie były prowadzone i przez około 3 miesiące rusztowanie zajmowało połowę chodnika i tamowało ruch w jednym z najbardziej ruchliwych punktów miasta.

Inny przykład. Na wiosnę 1936 r. z domu przy ul. Koszykowej 45 zaczęły opadać tynki. Aby nie narażać przechodniów na niebezpieczeństwo, ogrodzono chodnik przed domem na całej jego szerokości przy pomocy barierek. Chodnik był zamknięty dla przechodniów około pół roku. W październiku tegoż roku postawiono rusztowanie i w przeciągu kilku tygodni potrzebne prace wykonano.

Widać tu brak skoordynowania zarządzeń różnych władz bezpieczeństwa publicznego. Zarządzeniu władzy czuwającej nad bezpieczeństwem budowlanym winno towarzyszyć zarządzenie władzy mającej pieczę nad ulicami i chodnikami, aby te ostatnie były w jak najkrótszym czasie dostępne dla ruchu publiczności.

PRZECHODZENIE PRZEZ JEZDNIĘ

Przechodzień, mający do przebycia pewną drogę w mieście, idąc ulicą przecina po drodze przecznice czyli mija skrzyżowania ulic. W ten sposób ruch pieszy posługuje się jezdnią jako dalszym ciągiem chodnika.

Poza tym tysiączne okazje zmuszają przechodniów do przechodzenia przez jezdnię nie tylko w miejscach skrzyżowaniach ulic, ale także i w dowolnych punktach jezdni. Ten stan rzeczy musi być *przy dzisiejszym ukształtowaniu ulic miast tolerowany, przeciwdziałanie mogłoby doprowadzić do poważnych utrudnień i powikłań w życiu miejskim.* Tym bardziej jednak należy ułatwić przechodniom orientację i zabezpieczać ich przed grożącymi na jezdni niebezpieczeństwami.

Jak już wspomniałem na wstępie, Automobilklub Polski, a po tym Komisariat Rządu wydał w swoim czasie zasady zachowania się na chodniku, które zostały już omówione oraz zasady zachowania się przy przechodzeniu przez jezdnię.

Zasady te były jako urzędowe kilkakrotnie ogłaszane i przypominane ogółowi m. in. z okazji konferencji prasowej w Komisariacie Rządu w dniu 19 maja b. r. Zasady zachowania się przy przechodzeniu przez jezdnię obejmują również 10 punktów, wymagających przeredagowania i skrócenia.

Winny one według mego zdania, brzmieć jak następuje:

1. Przez jezdnię należy przechodzić najkrótszą drogą, nigdy na ukos. Przed wejściem na jezdnię i znajdując się już na niej, należy patrzyć na lewo, doszedłszy zaś do środka jezdni i idąc dalej aż do przeciwległego chodnika, na prawo.

2 Przez jezdnię należy przechodzić krokiem pewnym, nie biec i nigdy się nie cofać. Na widok nadjeżdżającego pojazdu nie tracić głowy i nie wahać się. W razie niepewności jak postąpić, najlepiej stanąć. Kierowca musi wiedzieć, jakie zamiary ma przechodzień.

3. Na jezdnię nie należy wchodzić nagle, nie rozejrzawszy się uprzednio. Nie należy też wchodzić na jezdnię zza wozów, samochodów itp. przedmiotów przesłaniających widok na nadjeżdżające pojazdy.

4. Na skrzyżowaniu ulic należy przejść najpierw przez jedną ulicę, potem przez drugą. Przechodzenie skrzyżowania ulic po przekątni, jest zabronione.

5. Przez pośliźgnięcie się na jezdni można spowodować wypadek. Należy to mieć szczególnie na uwadze, gdy jezdnia jest mokra oraz przy wskakiwaniu i wyskakiwaniu w biegu z tramwajów.

Przepisy powyższe obejmują wszystko co się tyczy zachowania przechodni na jezdni.

Nie można wszakże na tym miejscu pominąć milczeniem rozporządzenia Komisariatu Rządu w Warszawie publikowanego ostatnio w dziennikach, przy pomocy plakatów i t. p. i przestrzeganego pilnie przez organy policji: „przez jezdnię *należy przechodzić* na skrzyżowaniach", a interpretowanego w ten sposób, że przez jezdnię należy przechodzić *tylko* na skrzyżowaniach.

Rozporządzenie tego rodzaju rozwiązuje teoretycznie cały problem przechodzenia przez jezdnię, usuwa wszelką możliwość wypadków, dozwala na nieskrępowany niczym ruch kołowy na ulicach...

Nie można jednak mieć żadnych wątpliwości, że ścisłe przestrzeganie prawidła przechodzenia przez jezdnię *tylko* na skrzyżowaniach ulic dałoby w rezultacie bardzo poważne utrudnienie tak w ruchu kołowym jak i pieszym, pociągając za sobą cały szereg dalszych następstw o niedającej się obliczyć doniosłości, w sensie ujemnym.

Żaden kraj, żadne miasto nie posiada tego rodzaju rozporządzenia o przechodzeniu przez jezdnię. W ogóle tego rodzaju kwestii nie należy regulować rozporządzeniami, lecz raczej licznymi napisami, a nawet o ile to konieczne, *przy pomocy barierek* i ograniczyć tylko do najgłówniejszych, najbardziej ożywionych arterii.

Sprawa bezpieczeństwa przy przechodzeniu przez jezdnię łączy się ściśle ze znajomością sygnalizacji ulicznej. Sygnalizacja ta jest wspólna dla ruchu pieszego i kołowego. To zagadnienie omówię dokładnie w rozdziale o ruchu kołowym.

W służbie gońca motorowego

Służba „Gońca Motorowego" polegała mówiąc ogólnie na przebyciu nieznanego odcinka drogi przy pomocy mapy i wykonaniu poza tym szeregu zadań o charakterze obserwacyjno-militarnym.

Uczestnicy w liczbie około 40-tu wystartowali ze Stadionu Wojska Polskiego i udali się szosą modlińską do Prochowni. Poczynając od tego punktu, kierunek jazdy trzeba było określać posługując się mapą. Poszczególne punkty, które trzeba było osiągnąć wymieniane były w meldunkach wręczanych przez posterunki. W praktyce wyglądało to tak: dojeżdżało się np. do Lasków, gdzie otrzymywało się kartkę — rozkaz osiągnięcia Pociechy. W tej ostatniej, jako następny punkt wskazano zawodnikom Mogiłę Powstańców z 1863-go roku itd.

W ten sposób zawodnicy musieli rzeczywiście nieco nabiedzić się nad mapą — jedynym ułatwieniem były ślady poprzedników, no i nieraz wskazówki ze strony tubylców.

Teren (piaski!) nie był zbyt trudny, szczególnie dla pojazdów o korzystnym stosunku wagi do mocy silnika, które nie zapadały się zbyt głęboko. Mimo to pierwsza „Sahara" jaką napotkano przytrzymała większość zawodników, zmuszając do popychania pojazdów, podkładania desek pod koła itp. Rzecz prosta, że następni, nie mogąc szybko przeskoczyć przez zwały rozkopanego piasku, grzęźli tym łatwiej. Był moment, że w piaseczku tkwiły cztery auta i kilka motocykli, blokując zupełnie przejazd.

Historia z piaskiem powtórzyła się jeszcze kilkakrotnie — szczególniej niemiła była piaszczysta górka koło Pociechy (o ironio!), która zmusiła do intensywnych wysiłków nawet najgorszych flegmatyków.

Szykany terenowe samochody znosiły naogół dobrze. Ani Olympia, ani DKW, ani Polski Fiat, ani Skoda nie odmówiły posłuszeństwa nawet na sekundę, dając z siebie sto procent możliwego efektu. Czuło się, że pojazdy te mają jeszcze ogromny zapas możliwości.

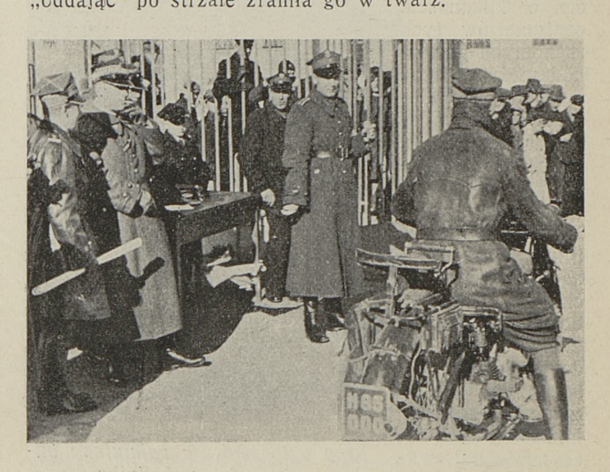
Nieco gorzej było z zabytkowym „CWS-em" — wiozącym sprawozdawców prasowych. Okaz ten bardzo przestarzałej konstrukcji zachowywał się dość krnąbrnie i ani prośbą, ani groźbą nie można go było zmusić do samodzielnego forsowania nawet płytkiego piaseczku! *Zestawienie „CWS"-a z nowoczesnymi pojazdami było ze wszech miar pouczające i pocieszające* („jak daleko poszła technika"!).

Na czwartym odcinku trasy miał miejsce przykry wypadek. Spłonął mianowicie całkowicie i bez reszty pewien motocykl. Cała historia nie miałaby w sobie nic szczególnego, gdyby nie to, że właścicielem zgorzałego obiektu był... ogniomistrz z artylerii przeciwlotniczej! I co tu mówić dużo o t. zw. przesądach... Stare powiedzenie „czym wojujesz, od tego giniesz" ma tu stuprocentowe zastosowanie...

Oprócz sensacji terenowych uczestnicy imprezy, emocjonowali się niesłychanie wyznaczonymi im zadaniami obserwacyjnymi. Więc np. na odcinku Wygłędy Górne — Zaborów (3,5 km) trzeba było wypatrzyć i nanieść na mapę szereg „szczegółów" w postaci „czujki", strzelającego C. K. M.'u, proporczyka pieszego patrolu (dwóch żołnierzy z patrolu kawalerii, figury z drzewa przed wsią), i rozbitego motocykla. Ten ostatni „szczegół" jakkolwiek nawskroś zardzewiały wzbudził w niejednym trwogę... Pytano gwałtownie, czy kierowca żyje i gdzie jest silnik!

Ogólnie jednak „szczegóły" wywiązały sie z zadania bardzo dobrze.

Do zadań o charakterze militarnym należało „oddanie" pięciu strzałów do drewnianych figur z pozycji siedzącej (z za kierownicy). Przy tym strzelaniu polała się nawet krew... Jeden z fotoreporterów strzelając przyłożył rewolwer szczelnie do policzka (!). Broń „oddając" po strzale zraniła go w twarz.



Dowódca Broni Pancernej gen. bryg. Maksymowicz - Raczyński, obserwuje zawodników startujących do zawodów „W Służbie Gońca Motorowego".

Ostatecznie zwycięsko z tych wszystkich prób wyszli:

W klasie samochodów: 1) mjr. Stankiewicz (WKS „Legia") — Fiat 508 typ „Łazik", 2) rtm. Grąbczewski (WKS „Legia") również na Fiacie 508, ale skarosowanym jako limuzyna, 3) red. Sokopp na DKW.

W klasie motocykli z wózkami: 1) por. Iwanicki „Legia" — Sokół 111, 2) kpt. Kubin („N 111"), 3) por. Ryłło („N 111").

W klasie motocykli solo: 1) Kubiak (PKM) na Sokole „600", 2) Gnoiński („Legia") również na Sokole „600", 3) Michalak („Legia") na Gillet 350.

Ogółem startowało w poszczególnych klasach: 9 samochodów, 11 motocykli z przyczepkami i 18 motocykli solo.

Komandorem zawodów był kpt. Kossowski.

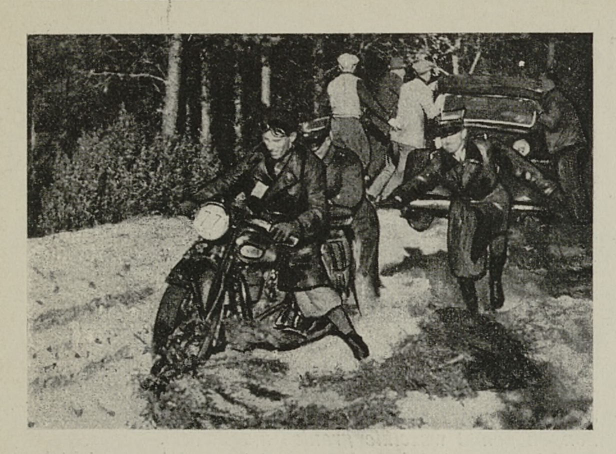
Należy zaznaczyć, że imprezą żywo interesowały się władze wojskowe. Start zaszczycił swą obecnością d-ca broni pancernej gen. bryg. Maksymowicz-Raczyński, zaś uczestnikom na trasie towarzyszył (pomagając im nota bene wydostać się z zasp piaszczystych) płk. Hodała zapalony protektor sportu motorowego. (and).

★

Najtrudniejszą częścią imprezy pt. „W służbie gońca motorowego" była niewątpliwie dość uciążliwa jazda po drogach polnych, zagonach, piaskach itp., jazda wymagająca szybkiej orientacji, postawienia natychmiastowej diagnozy w jaki sposób pokonać przeszkodę terenową, często wyrastającą niespodzianie przed kierowcą, wreszcie wprowadzenia diagnozy w „czyn techniczny" — tzn. sprawną i dostatecznie szybką zmianę biegów, właściwe dodanie lub odjęcie gazu, czasem wykonanie właściwego „balansu" wozem, który w drodze wpadał w najrozmaitsze tarapaty.

Wydaje mi się, że zadanie przejazdu po bezdrożach dostatecznie trudne dla motocyklistów, którzy w trudniejszych miejscach mieli możność przeciskania się bokami, po terenie twardym lub zalesionym, było *nieco zbyt trudne dla maszyn prywatnych,* a więc nie firmo-

Rozkopane piaski unieruchomiły auto... Dopiero przy pomocy sześciu pomocników i desek podkładanych pod koła zdołano go uwolnić.



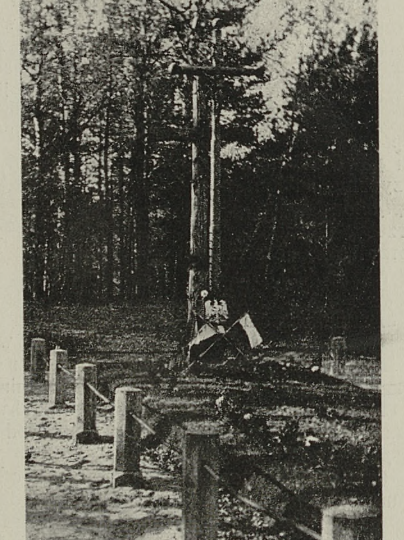
Ppłk. dypl. Hodała pomaga motocykliście sforsować piaszczystą drogę w puszczy Kampinoskiej.

wych względnie wojskowych samochodach — praca wozu (podwozie, silnik) była okresami b. poważna.

Na marginesie wypada wspomnieć, że organizatorzy nie postarali się o pozwolenie względnie akcept na zorganizowanie imprez o charakterze sportowym dla samochodów od Automobilklubu Polski — organizacji odpowiadającej za gatunek imprez zarówno przed ogółem automobilistów, jak również przed Komisją Sportową Związku Międzynarodowego (A. I. A. C. R.), tak jak uzyskali pozwolenie od Pol. Zw. Motocyklowego na organizację tej imprezy dla motocykli. Sprawy te narazie traktuje się u nas nieco zbyt po domowemu — dla porządku łatwo było tego niedopatrzenia uniknąć.

✶

Powracając do samej imprezy, trzeba stwierdzić, że sprzęt samochodowy, aczkolwiek nieliczny (9 wozów), wyszedł naogół z dość poważnej próby obronną ręką — zdecydowanie zawiodła jedynie Detra (Tatra robiona w Austrii), która utknęła pod górką piaszczystą w Puszczy Kampinoskiej (o 4 km przed Mogiłą Powstańców) i nie mogła się ruszyć stąd o własnych siłach. Myślę, że nie mało zawinił także i kierowca, który najechał wzgórze zbyt wolno.



Mogiła 72 powstańców z 1863-go roku (w puszczy Kampinoskiej), gdzie motorowcy składali hołd w postaci wiązanek kwiecia.

Inne wozy przechodziły miejscami dość głęboki piasek na ogół dość sprawnie. Miłą niespodziankę sprawiły P. Fiaty 508 (wojskowy „łazik" i wózek karosowany turystycznie), które zachowywały się na wertepach i wydmach b. dzielnie, podobnie zresztą jak i D.K.W. — używane, jak wiadomo, w b. dużej ilości przez armię niemiecką właśnie w charakterze podobnym, jak tutaj.

Dla wysokolitrażowych maszyn amerykańskich teren nie przedstawiał żadnych trudności.

✶

Kilkakrotnie w czasie drogi w terenie tworzyły się zatory, gdzie siłę koni mechanicznych zastępowano siłą... mięśni ludzkich.

Zatory te niejednokrotnie uniemożliwiały kontynuowanie jazdy automobilistom wprawniejszym, względnie dysponującym sprawniejszymi wozami.

Chcąc ominąć piaszczystą drogę, jeden z zawodników wolał narazić się na podrapanie twarzy gałęziami i przedzierał się na motocyklu przez najgęstsze zarośla przydrożne.

Zator przed górką piaszczystą — gdzie utknęła Detra, tarasując drogę innym samochodom — *zupełnie wypaczył wyniki.* Zatrzymano się tam około 45-u minut — trzeba było przecie pomóc koledze, usiłowano przepchnąć Detrę, potem wycofano ją do tyłu, następnie pomagano innym wozom kolejno. A tymczasem całą drogę należało według regulaminu przebyć w tempie 30 km/godz., czyli w ciągu 2-ch godzin (60 km). Niestety, żądania zawodników, aby na skutek tego zatoru zneutralizować 60 minut, nie były uwzględnione przez kierownictwo imprezy — zneutralizowano tylko 25 minut.

Tego rodzaju postawienie sprawy skłoni w przyszłości zawodników do: 1) *nie dawania pomocy innym z uszczerbkiem własnego czasu,* 2) *wycofywania się z zawodów,* w razie napotkania podobnej przeszkody, 3) *ścigania się zawodników* na drodze gładkiej — każdy będzie chciał pierwszy wjechać na teren — co zmieni charakter zawodów: z jazdy zrobi się wyścig. Myślę, że taka zmiana jest niepożądana — wyścig nie jest napewno celem takiej imprezy.

✶

Jak wyżej wspomniałem, zator pod wzgórzem piaszczystym i neutralizacja zbyt małej ilości czasu (25 minut) wypaczyła wyniki. Oficerowie prowadzący P. Fiaty 508, przejechali drogę terenową przed Detrą — stąd ich zwycięstwo, oczywiście przy wykazanej umiejętności strzelania, czytania mapy i obserwacji obiektów.

Próba strzelania z pistoletu automatycznego (5 strzałów do 5-iu sylwetek ludzi w czasie 60-iu sekund) pomyślana była udatnie i wypadła dobrze. Wydaje mi się, że próba „odszukiwania obiektów wojskowych" była za łatwa, a zadanie określenia charakteru mostów (nic nie wspomniano o przepustach, które nie były żadną przeszkodą dla pojazdów) było podane zbyt mało przejrzyście.



Wyżej wymienione uwagi i zastrzeżenia — to są drobne na ogół mankamenty imprezy, którą ogólnie uznać trzeba za *ciekawą, udaną i bardzo pożyteczną,* zawody takie uczą bowiem kierowcę motocykla i samochodu rzeczy, z punktu widzenia potrzeb wojskowych, b. pożytecznych.

Zawody powyższe pomyślane były zapewne jako treść zasadnicza prób na Państwową Odznakę Motorową.

Na zakończenie zaznaczyć trzeba pierwszorzędną organizację W.K.S. Legia przy pomocy baonu pancernego. Specjalnie godne podkreślenia jest *ogłoszenie wyników już w trzy godziny po zakończeniu imprezy,* mimo że udział wzięło nie mało, gdyż 39-iu zawodników. *(g.)*



Motoryzacja z punktu widzenia ochrony zwierząt

Zjednoczenie Towarzystw Opieki nad Zwierzętami R. P. wydało interesującą broszurkę pt. „Motoryzacja z punktu widzenia ochrony zwierząt", której ciekawsze fragmenty poniżej podajemy.

Ochrona zwierząt stoi na najwyższym poziomie w krajach zmotoryzowanych, szczególnie w odniesieniu do koni, które są sprowadzone do swej właściwej roli, tj. pracy na miękkim gruncie na wsi, lub używane do celów wojskowych, pozostawiając w mieście pewien procent koni przeważnie ciężarowych, używanych tylko do jazdy stępa.

DLACZEGO Z MIAST WINNY ZNIKNĄĆ POJAZDY KONNE

Używanie koni do szybkiej jazdy na twardych kamiennych nawierzchniach (np. dorożki konne) jest niepożądane z następujących względów:

1. *Jest eksploatacją niehumanitarną* — gdyż koń, galopujący od świtu do nocy po kamiennej kostce lub kocich łbach już w ciągu paru miesięcy zbija sobie nogi. Jak dalece szybka jazda po bruku szkodzi koniowi, ocenia dobry kawalerzysta, który wjeżdżając na bruk zawsze jedzie stępa. Konie dorożkarskie są poza tym *przeważnie w rękach nałogowych pijaków,* gdyż postój pod gołym niebem w mróz i słotę skłania powożących do ciągłej rozgrzewki alkoholem — w przeciwstawieniu do kierowców samochodowych, którzy siedzą wewnątrz karoserii, w powietrzu ogrzewanym co pewien czas ciepłem silnika.

2. *Niepożądaną z punktu widzenia ruchu kołowego* — zwłaszcza gdy konie są w rękach powożących, nie posiadających żadnych kwalifikacji fizycznych i moralnych, — jak wspomnieliśmy wyżej: *pijaków, kryminalistów i sadystów.* Chłostane bez potrzeby, targane lejcami i pędzone galopem zwierzę, nieprzytomne ze strachu, *łatwo może trafić z rozpędu pod tramwaj lub taksówkę.* Poza tym dorożkarze mają zwyczaj wałęsania się po całym mieście z próżnymi dorożkami, w poszukiwaniu pasażerów, lub też dla własnej przyjemności — zamiast stawania natychmiast na najbliższym postoju — co *tamuje ruch kołowy* i powiększa chaos na ulicy.

3. Dorożki konne stanowią poważną konkurencję dla pojazdów mechanicznych, ponieważ:

a) *nie posiadają liczników i wożą po tańszej cenie;*

b) kalkulują się znacznie taniej od taksówki ze względu na brak wymagań co do stanu konia, *nie podleganie koncesjom i wysokim podatkom i brak ryzyka.*

Gdy taksówkom stawia się coraz nowe wymagania, każe się przemalowywać to na czarno to na żółto, w kratki, paski itp., każe wykupywać bardzo kosztowne pozwolenia, opłacać wysokie podatki, połączone z ryzykiem utraty prawa jazdy przy lada uchybieniu, lub też płacenie licznych kar za brak najmniejszego szczegółu przepisanego — *na dorożki konne policja zwraca minimalną uwagę,* chociażby koń posuwał się na trzech nogach, był wyniszczony, ślepy, chociażby słaniający się na koźle pijany dorożkarz jechał cwałem itp.

Toteż liczba taksówek maleje, gdyż właściciele wyprzedają swe pojazdy mechaniczne, kupują natomiast konie i korzystają ze złotej wolności, a właściwie mówiąc, prawdziwej anarchii w tej dziedzinie.

NIE STOSUJE SIĘ ŻADNYCH WYMAGAŃ W STOSUNKU DO WOZÓW CIĘŻAROWYCH

Motoryzacji miasta przeszkadza również brak wymagań w stosunku do ciężarowych wozów konnych, kursujących po ulicach, *80% tych wozów jest przeciążonych ponad wszelkie granice możliwości.*

Gdy w sąsiadujących z nami krajach europejskich, posiadających na ogół typ rosłych koni ciężarowych — przyjęta urzędowo norma obciążenia wozów jednokonnych wynosi 1 tonę — u nas, na drobne stosunkowo konie, *ładuje się 2 lub 2½ tony ciężaru.*

Cały aparat przewozowy został dostosowany do tej ostatniej, zdawałoby się niedopuszczalnej, normy. Nie mówiąc już o 2 i 2½ tonowych wozach węglowych — wozi się po 400 i 500 szt. cegły jednokonnym wozem (wagi przeszło 4 kg sztuka), około metra sześciennego piasku i ziemi, wagi 1.500 kg itp. Nawet przedsiębiorstwa budowlane z góry drukują kwity na odbiór materiału, opiewającego na 400 cegieł i około metra sześciennego żwiru itp.

Nie mogąc podołać nadmiernemu ciężarowi konie stąpają po jezdni ciężko, *opierając się krawędzią kopyta,* przystają, znów targają wozem, jadą nierówno, *powodując wyboje i ruinę bruków.* Dochodzi do tego stale uprawiana jazda pełnym kłusem z ciężarem — która nie potrzebuje komentarzy dla fachowców w dziedzinie konserwacji jezdni.

CZEGO TRZEBA ŻĄDAĆ OD POJAZDÓW KONNYCH?

Motoryzacja więc miast winna iść w parze z unormowaniem ruchu pojazdów konnych, które winny podlegać odpowiednim rygorom, jak:

Wymaganie kwalifikacji fizycznych i moralnych od powożących (odbieranie prawa jazdy czasowo lub stale).

Wymaganie odpowiedniego stanu koni (zdrowe, silne, widzące na oba oczy, jeżeli idą w pojedynkę), które winny być prawidłowo przekuwane, z prawidłową uprzężą. Należy kontrolować bat, który nie powinien sięgać koniowi do oczu.

Przestrzeganie przepisów, aby dorożki jechały umiarkowanym kłusem, nigdy zaś galopem, aby po wysadzeniu pasażera wracały na najbliższe miejsce postoju itp.

Dążenie do wprowadzenia liczników przy dorożkach konnych.

Dążenie do wprowadzenia koncesjonowanych dorożek konnych i w ogóle zastosowanie potrzebnych rygorów w stosunku do pojazdów konnych.

Unormowanie obciążeń wozów ciężarowych, aby nie przekraczały 1 tony na jednego konia. Dla wyjątkowo rosłych koni dopuszczalne są większe obciążenia (do 2 ton) o ile właściciel uzyska pozwolenie lekarza wet. na większe obciążenie oraz świadectwo wagi urzędowej, że koń waży conajmniej 600 kg.

Przestrzeganie przepisu, aby *wozy ciężarowe, zwłaszcza z pełnym ładunkiem, jechały obowiązkowo stępa.*

Tego rodzaju unormowanie ruchu będzie zachętą dla dorożkarzy konnych do nabywania, chociażby udziałami (po kilku uczestników) taksówek i likwidowania swych pojazdów konnych. Poza tym pozwoli miastu na prawidłową konserwację jezdni i budowę nowych ulic asfaltowych.

BAŁAGUŁY — PASOŻYTY NA ORGANIZMIE KOMUNIKACYJNYM

Najbardziej szkodliwym czynnikiem na szosach są konne wozy frachtowe, tzw. „bałaguły", zatrudnione przewozem towarów nieraz na odległość stu i stukilkudziesięciu kilometrów. Ten rodzaj transportu wskazanym byłoby jak najprędzej zlikwidować, gdyż jest stanowczo szkodliwy z punktu widzenia gospodarczego, jak również humanitarnego. Przedpotopowego typu olbrzymie wozy, o skrzypiących, niesmarowanych osiach, niepomiernie długie i ciężkie, o wąskim rozstępie kół, zaprzężone w zagłodzone i okaleczone chabety, upadające pod nadmiernym ciężarem — są ponurym i niepożądanym zjawiskiem na szosach.

Przeciążone wozy psują szosy, ponieważ koń cały czas niemal opiera się na *krawędzi kopyta,* wyrywając szaber (drobne, łupane kamienie), przystaje, gdy mu sił braknie, szarpie się rozpaczliwie, aby ruszyć wóz ponownie i *wyrywa dziury w nawierzchni* — nie mówiąc już o tamowaniu ruchu, gdy wóz taki na dobre ugrzęźnie w jakimś wyboju. Z punktu widzenia bezpieczeństwa — bałaguły są bardzo niebezpieczne, zwłaszcza przy stromych lub spadzistych zjazdach.

Uprząż składająca się często z pasów parcianych, sznurków i drutów, wcinających się koniowi w żywe ciało, ustawicznie pęka i zrywa się. Brak hamulców zmusza konie do utrzymania całego ciężaru wozu na zadartych wysoko szyjach, przy czym ciężkie, żelazne łańcuchy (zamiast rzemieni przy szyjach) rozhuśtane, biją konie po pyskach nieraz do krwi.

Lokomocja mechaniczna nie może wytrzymać konkurencji z bałagułami, właściciele których nie mają prawie żadnych wydatków na utrzymanie konia (zwykle przeznaczonego na krótkotrwałą, rabunkową eksploatację przy zupełnym braku odżywiania — aż koń padnie). Nie kosztuje ich również uprząż i postoje: koni po przebyciu około 100 kilometrów drogi nie wyprzęga się wcale i w tym stanie kursują przez cały tydzień popasają pod gołym niebem, gdzieś na ulicy, aby zaoszczędzić złotówkę na zajazd. Przy takim „systemie" mogą bagałuły przewozić towar po tak niskiej cenie, że stanowią konkurencję dla kolei, poczt i autobusów. Nie podlegają niemal żadnym podatkom i opłatom.

W przenośni *bałaguły są pasożytami na organizmie gospodarczo-komunikacyjnym,* gdyż zarobki swe opierają na rabunkowej eksploatacji koni i szkodliwej konkurencji. Tolerowanie ich w imię dania ludziom zarobku nie może być uzasadnione ,bo żadne zatrudnienie, żaden przemysł nie może być oparty na niezdrowych i nieuczciwych zasadach. Jeśli zwalczamy o wiele mniej szkodliwe zatrudnienie, jak np. handel domokrążny lub uliczny, chociażby się ludzi pozbawiło zarobku — to *transporty stojące w jawnej kolizji z rozporządzeniem Prezydenta Rzplitej o Ochronie Zwierząt,* (*z programem budowy dróg, ze względami bezpieczeństwa,* wreszcie wymaganiami, którym winny odpowiadać solidne przedsiębiorstwa — *stanowczo winny być zwalczane.*

Zwalczanie bałaguł jest możliwe, o ile władze administracyjne zastosują przeciw nim przepisy i rygory, zmuszające przedsiębiorców do większych nakładów. A więc: wymagany typ wozu, uprzęży, ustalone maksymalne obciążenie na 1 konia, *nie wypuszczanie z miasta i nie wpuszczanie do miasta* wozów przeciążonych, koni kulawych i okaleczonych, pozbawionych rzemiennej uprzęży. Obowiązkowe popasy w zajazdach, nie zaś pod gołym niebem, *opodatkowanie na rzecz Funduszu Drogowego* i wprowadzenie koncesji.

Wszystko to może być wykonane, o ile posterunki policyjne otrzymają przy rogatkach odpowiednie instrukcje.

Powyższych zasad nie powinno się narazie stosować do wózków włościańskich, dowożących żywność, które należą do poszczególnych gospodarzy, stosunkowo dbających o swe konie. Przy mniejszych odległościach przejazdu wózki takie mogą nawet popasać pod gołym niebem. Wózki te są zazwyczaj mało przeciążone, małych rozmiarów, poza tym, przy obecnie panującej tendencji ulg dla rolników, ruch takich wózków nie powinien być narazie ograniczony.

Przytoczone wyżej wyjątki z broszury Zjednoczenia Tow. Opieki nad Zwierzętami w sposób wyczerpujący, jaskrawy i... przerażający wykazują zło płynące z tolerowania w stanie obecnym wozów konnych oraz dorożek konnych, kursujących po drogach i ulicach naszych miast.

PRZYPOMINAMY!
OKÓLNIK W SPRAWIE POTRĄCEŃ KOSZTÓW UTRZYMANIA SAMOCHODU

W związku z okresem składania zeznań o dochodzie, podajemy w całości okólnik Ministerstwa Skarbu (poz. 300) z dnia 2.IV. 1936 r. w sprawie *ustosunkowania się władz skarbowych do osób nabywających i utrzymujących samochody,* który był we właściwym czasie wydany, jako zasada dla należytego rozumienia przez podległe urzędy skarbowe roli, jaką pojazd motorowy i jego właściciel spełnia wobec państwa i kraju.

Okólnik ten jest *specjalnie ważny dla zawodów wolnych,* mówi bowiem wyraźnie, że koszty *utrzymania* samochodu *należy* potrącać od sum osiągniętego dochodu brutto na równi z innymi kosztami osiągnięcia dochodu.

●

Do wszystkich Izb Skarbowych, Urzędu Wojewódzkiego Śląskiego (Wydział Skarbowy) i wszystkich Urzędów Skarbowych.

Szereg organizacyj, zajmujących się zagadnieniem motoryzacji kraju, wysuwa jako jedną z przyczyn powstrzymywania się wielu osób od nabywania samochodów, niewłaściwe ustosunkowanie się władz skarbowych do osób, nabywających i utrzymujących samochody.

Organizacje te twierdzą mianowicie, że dla władz skarbowych utrzymywanie samochodu przez osoby prywatne, jest rzeczą zbytku, gdyż zdaniem tych władz nabycie i utrzymywanie samochodu pociąga za sobą, tak duże wydatki, na które mogą sobie pozwolić tylko osoby, osiągające bardzo duże dochody, w konsekwencji czego fakt nabycia lub utrzymywania samochodu służy jakoby władzom skarbowym za podstawę do podwyższania wymiaru podatku dochodowego.

Uważając sprawę motoryzacji kraju za zagadnienie niezmiernej wagi i dążąc do usunięcia wszelkich przeszkód, hamujących należyte i szybkie rozwiązanie tego zagadnienia, zarządzam co następuje:

Fakt nabycia i utrzymywania przez płatnika samochodu sam przez się nie daje jeszcze podstawy do twierdzenia o osiągnięciu przez płatnika dużych dochodów i nie może z reguły stanowić podstawy do określania dochodów płatnika w kwotach wyższych, niż to

wynika z posiadanych przez władzę skarbową materiałów o dochodach ze źródeł dochodowych płatnika. Wydatki bowiem na utrzymanie samochodu uległy w czasach obecnych znacznemu obniżeniu. Wprowadzenie na rynek samochodów małolitrażowych, spalających niewielkie ilości benzyny, niewymagających specjalnej obsługi, zniżenie cen opon samochodowych, kosztów garażowania itp. spowodowało, że wydatki na utrzymanie takiego małego samochodu wahają się obecnie w granicach 100 — 150 zł miesięcznie, a więc w granicach wydatków, na które może sobie pozwolić nawet płatnik nie rozporządzający dużymi dochodami. Należy również mieć na uwadze, że wielu ludzi nawet przy skromnych zarobkach poświęca znaczną cześć swych dochodów na utrzymanie samochodu dla zadośćuczynienia swym zamiłowaniom do sportów, turystyki itp.

Ponadto trzeba stwierdzić, że *dla wielu osób samochód wcale nie stanowi przedmiotu zbytku, lecz jest niezbędnym środkiem lokomocji.* Dotyczy to w szczególności *kupców, przemysłowców, lekarzy, adwokatów* itp., którzy przy wykonywaniu swego zajęcia lub zawodu muszą korzystać z szybkiej lokomocji. Odnosi się to nawet *do rolników,* u których, w związku z coraz bardziej rozszerzającą się koniecznością utrzymywania przez nich kontaktu z miastami, gdzie koncentrują się urzędy, banki, przedsiębiorstwa handlu zbożem itp., samochód jest nieraz rzeczą niezbędnie potrzebną.

Toteż u wymienionych kategoryj osób *koszty utrzymania samochodu należy potrącać na równi z innymi kosztami osiągnięcia dochodu, przy czym bez znaczenia powinna być okoliczność, że samochód używany jest częściowo również dla celów osobistych płatnika, nie związanych z wykonywanym zajęciem, zawodem lub przedsiębiorstwem.*

Tylko w wypadkach, gdy znane władzy skarbowej źródła dochodów płatnika nie uzasadniają wysokości ponoszonych przez niego innych, poza utrzymaniem samochodu, wydatków, tak że nawet jeżeliby się nie uwzględniało wydatków, związanych z utrzymaniem samochodu, zachodziłaby konieczność oparcia wymiaru podatku dochodowego na przepisie art. 92 ordynacji podatkowej, *wydatki na utrzymanie samochodu powinny być uwzględnione w ogólnych wydatkach płatnika, służących do ustalenia jego dochodu podatkowego. I w tym jednak wypadku nie należy brać pod uwagę wydatku na nabycie samego samochodu.*

W przedsiębiorstwach, prowadzących prawidłowe księgi handlowe, *koszty nabycia samochodu mogą być zreguły odpisywane w ciągu jednego roku,* na podstawie przepisu ust. 2 art. 6 ustawy o podatku dochodowym, jako koszty nabycia przedmiotów, których zwykły okres zużycia nie przekracza 5 lat.

Podsekretarz Stanu:
(—) F. Świtalski.

NASZE KŁOPOTY

OPŁATY ZA STRZEŻONE PARKINGI BĘDĄ ZMNIEJSZONE!

Szanowny Panie Redaktorze!

W numerze 10-ym (październik 1937 r.) Auta i Techniki Samochodowej WPan zamieścił uwagi moje na temat wygórowanych opłat za strzeżone postoje samochodowe w Warszawie, które wynoszą po 50 gr od samochodu za postój trzygodzinny. W liście moim zaznaczyłem, że przy niskim budżecie utrzymania małego samochodu (bez szofera), służącego dla pomocy w pracy wymagającej częstego kursowania po mieście, jest to obciążenie bardzo duże, gdyż łatwo wynieść może i 2 zł dziennie, tzn. więcej, niż kosztuje mnie dziennie benzyna do mego samochodu.

W zakończeniu mego listu podałem, że wydaje mi się, iż strzeżone parkingi zrobione są dla wygody automobilistów, a nie dla ściągania dodatkowego haraczu z posiadaczy samochodów i tak ponoszących wielką ilość rozmaitych obciążeń.

W końcu mego listu podałem, że w dzisiejszych czasach i przy naszej sytuacji gospodarczej opłata za parking może wynosić 20-cia, a najwyżej 25 groszy.

Dziś pragnę dodać, że uwagi moje były najwidoczniej słuszne, gdyż:

1) Na placu Józefa Piłsudskiego Kom. Rządu m. st. Warszawy wprowadził obok parkingów strzeżonych i parkingi niestrzeżone, na których „nie luksusowy" automobilista może postawić swój pojazd bez opłaty 50 gr za trzygodzinne strzeżenie, unikając tak nieprzyjemnych rzeczy, jak natrętne nachodzenie dozorcy parkingu z żądaniem zapłaty 50 gr, grożenie protokółem policyjnym itp. przykrości, które przeżywałem kilkakrotnie, i to stając na wymienionym placu w odległości kilkudziesięciu metrów od punktu oznaczonego znakiem organizacji opiekującej się parkingiem.

2) W ostatnim — 11-ym (listopad 1937) numerze Touringu — organie Polskiego Touring Klubu, zarządzającego istniejącymi dotychczas w Warszawie strzeżonymi parkingami — znalazłem informację (na str. 18-ej), która mówi, że: „P.T.Kl. wprowadza w najbliższym czasie bloczki abonamentowe dla członków P.T.K. w cenie 2 zł za 10 postojów i 3 zł dla innych niezrzeszonych automobilistów".

Wprowadzenie takiej opłaty — aczkolwiek system bloczkowy spowoduje w praktyce pewną niedogodność i kłopoty dla automobilistów — r ó w n a s i ę o b n i ż e n i u c e n y z a s t r z e ż e n i e s a m o c h o d u d o 20-u w z g l ę d n i e 30-u g r o s z y za postój trzygodzinny, czyli p o k r y w a s i ę n i e m a l c a ł k o c i e z p r o p o z y c j ą, j a k ą w y s u n ą ł e m w l i ś c i e z dn. 25.IX.37 r., wysuwając w tym liście wysokość opłaty na 20 — 25 gr.

3) Informacja podana w tej sprawie w nr 11 Touringu nie wyszczególnia natomiast dnia, od którego bloczki abonamentowe za 2 zł — względnie 3 zł za 10 postojów, będą wprowadzone oraz nie precyzuje, co autor wzmianki rozumie pod określeniem „innych niezrzeszonych automobilistów", którzy mają opłacać po 3 zł za 10 postojów, czyli po 30 gr za postój 3-godzinny.

Ze wzmianki tej nie możemy dowiedzieć się, czy organ oficjalny P. T. Klubu „uznaje" za automobilistów zrzeszonych tylko członków P.T.K., czy też łaskawie udziela tego tytułu również członkom Sportowego Stowarzyszenia Skarbowców i Automobilklubu Polski.

Wydaje mi się, że w wypadku, gdy chodzi o opłaty za parkingi w miejscach publicznych — na placach i ulicach — będących dobrem i wspólną własnością w s z y s t k i c h obywateli, a więc częściowo i pośrednio w s z y s t k i c h automobilistów, jakikolwiek rozdział na automobilistów „zrzeszonych" i „niezrzeszonych" — i w zależności od tego uzależnianie wysokości opłat, j e s t n i e w ł a ś c i w e. Opłaty winny być j e d n a k o w e d l a w s z y s t k i c h automobilistów pragnących postawić pojazd na ulicy względnie placu, gdyż ulice i place są dobrem i własnością ogółu, a Polski Touring Klub jedynie administratorem, nie mającym dostatecznych uprawnień — w moim pojęciu — do kwalifikowania automobilistów i w zależności od tego ustanawiania wysokości opłat.

Dziękuję JWPanu Redatkorowi za wydrukowanie listu poprzedniego i pozwalam sobie wyrazić radość, że mój skromny głos może częściowo przyczynił się jednak do obniżenia dotychczasowych wysokich cen za strzeżone parkingi w Warszawie.

Proszę przyjąć, Panie Redaktorze, wyrazy poważania

A. O.

DZIAŁ MOTOCYKLOWY

PIĘĆ WIELKICH IMPREZ PROJEKTUJĄ MOTOCYKLIŚCI W 1938 ROKU

Polski Związek Motocyklowy pragnąc zapobiec zbyt dużej dowolności w ustalaniu przez poszczególne Kluby terminów imprez, postanowił już teraz wyznaczyć terminy najważniejszych raidów i wyścigów. Do tych terminów będą musiały się stosować wszystkie Kluby ustalające daty imprez o mniejszym znaczeniu. W ten sposób usunięta zostanie możliwość kolizji terminów imprez regionalnych i ogólno-polskich — co ani jednym, ani drugim na dobre nie wychodzi.

Większość „wielkich" motocyklowych imprez w przyszłorocznym sezonie rozegrana zostanie wiosną i na początku lata. Pierwszą z nich będzie interesujący raid szosowo-terenowy „Sto-Mil po Polsce", organizowany przez Moto-Klub Unia w Poznaniu. Raid ten będzie nowością na polskim gruncie motorowym, gdyż trasa jego wyznaczona zostanie za pomocą... linijki, przyłożonej do mapy i — ołówka. Zawodnicy będą jechali dosłownie „na przełaj" drogami, ścieżkami, przez strumienie i grzęzawiska (o ile znajdą się takowe na trasie).

Raid ten rozegrany zostanie w dn. 7 i 8 maja.

W miesiąc potem (5 — 6 czerwiec) projektowany jest II Tatrzański Raid Polskiego Klubu Motocyklowego. Możliwe jednak, że termin tej imprezy ze względu na późną górską wiosnę uniemożliwiającą objazd trasy — zostanie nieco przesunięty.

W dniu 19 czerwca Warszawa będzie świadkiem wyścigu motocyklowego na Bielanach, który rozegrany zostanie jako Grand Prix Polski. Wyścig ten organizuje W. K. S. Legia.

Dziesiątego lipca Bielski Klub Motocyklowy „Strzelec" organizuje w Wiśle na Kubalonce emocjonujący wyścig górski pn. „Tourist Trophy Polski".

Wreszcie w sierpniu (14 — 21) odbędzie się gigantyczny raid „Szlakiem Marszałka", organizowany przez W. K. S. Legię na trasie 2.500 — 3.000 km.

Trasa tego raidu została zmieniona i biec będzie ze stolicy przez Katowice do Wisły. Tam odbędzie się próba szybkości górskiej. Następnie zawodnicy udadzą się wzdłuż zachodniej granicy aż na Wybrzeże morskie, gdzie znów na autostradzie, prowadzącej do Jastrzębiej Góry odbędzie się próba szybkości płaskiej. Z Gdyni raid uda się do Wilna, przy czym zachodzi możliwość skrócenia drogi przez Prusy Wschodnie. Z Wilna zawodnicy pojadą już wprost do Warszawy, gdzie w Alei Niepodległości na zakończenie raidu odbędzie się wyścig. Przeniesienie wyścigu z szosy pod Wyszkowem na ulice miasta wiąże się ściśle z względami propagandowymi.

Poza wyżej wyszczególnionymi imprezami P. Z. M. już obecnie przewiduje czas i miejsce dla szeregu imprez lokalnych, wśród których na uwagę zasługuje m. innymi Raid Terenowy w Górach Świętokrzyskich, wyścig w parku w Kielcach, kilka imprez terenowych na Górnym Śląsku (który tak opornie się ustosunkowywał do imprez nie — wyścigowych) itd.

Należy jeszcze zaznaczyć, że prawdopodobnie w przyszłorocznym „Six Day's" — które będzie rozegrane na terenie Anglii, wezmą wreszcie udział dwa polskie zespoły. Czy będą one startować na krajowych „Sokołach" jeszcze nie wiadomo.

20 MOTOCYKLI WYŚCIGOWYCH ZWOLNIONO OD OPŁAT CELNYCH

Na skutek starań Polsk. Zw. Motocyklowego Min. Skarbu postanowiło zwolnić z opłaty celnej 20-cia motocykli wyścigowych, które P. Z. M. sprowadzi do Polski w celach propagandowo-szkoleniowych.

Możliwe, że na niektórych z tych maszyn pojadą polscy zawodnicy na przyszłoroczne „Six Day's".

Zwolnienie motocykli od cła obniży ich cenę sprzedażną w Polsce o plus minus pięćset złotych, co należy uważać za b. znaczną ulgę.

KRONIKA KLUBOWA

ŚP. MAJOR MARIAN GAWEŁ

W dniu 16 listopada zakończył życie znany automobilista, członek Komisji Sportowej A. P. śp. major Marian Gaweł.

Śp. major Gaweł urodzony w Sanoku studiował we Lwowie, poczem przez krótki czas zajmował się gospodarką rolną.

W roku 1912 wstąpił do wojska austriackiego, gdzie służył w artylerii, a następnie w lotnictwie, pełniąc funkcję oficera-pilota.



Śp. mjr Marian Gawej

Z chwilą zorganizowania armii polskiej ś. p. Marian Gaweł wstąpił do jej szeregów w randze majora. W roku 1922-im wystąpił z wojska i od razu oddał się pracy na terenie automobilizmu. Był nie tylko cenionym przedsiębiorcą samochodowym, ale również i czynnym działaczem na terenie sportu automobilowego, biorąc udział w pracach Komisji Sportowej Małopolskiego Klubu Automobilowego.

Ostatnio śp. major Gaweł przebywał stale w stolicy, będąc w „Polskim Fiacie" szefem sprzedaży na rejon warszawski.

Sportowi samochodowemu poświęcał śp. mjr. Gaweł w dalszym ciągu bardzo dużo czasu, startując w wielu imprezach krajowych.

Poza tym śp. mjr Gaweł brał czynny udział w pracach Komisji Sportowej A. P.

Do znaczniejszych wyczynów sportowych śp. mjr. Gawła należy m. in. udział w Rallye Monte Carlo w roku 1936-ym

W ostatnim sezonie ś. p. mjr Gaweł brał udział między innymi w „Jednodniowej Jeździe Konkursowej", w której zajął 4-e miejsce w swojej kategorii.

W zmarłym Automobilklub Polski traci ofiarnego współpracownika.

Cześć Jego pamięci!

STAN ZDROWIA P. URBANA SIEMIĄTKOWSKIEGO

Jak się dowiadujemy, stan zdrowia popularnego automobilisty p. Urbana Siemiątkowskiego uległ dużej poprawie.

Okazało się, że stosunkowo najcięższym obrażeniem jakiego doznał w katastrofie p. Siemiątkowski było uszkodzenie szczęki i uzębienia. Uszkodzenia te utrudniają choremu przyjmowanie pokarmu, który jest wprowadzany przy pomocy sondy.

Ponieważ chory ma już zupełnie normalną temperaturę, należy się spodziewać, że powrót do zdrowia nastąpi dużo szybciej, aniżeli się ogólnie spodziewano.

KTO SIĘ WYBIERA NA RALLYE MONTE CARLO W ROKU 1938?

W przyszłorocznym Zjeździe Gwiaździstym do Monte Carlo weźmie zapewne udział cały szereg polskich automobilistów. I tak, ze Lwowa wybierają się członkowie Kl. Motorowego Zw. Strzeleckiego — pp. Stawiński i Piasecki na samochodzie DKW.

Z Warszawy zamierza pojechać wybitny automobilista raidowy por. pilot Wojciech Kołaczkowski. Prawdopodobnie pojedzie on na Fiacie „1500". Również na Fiacie „1500" — wybierają się do Monte pp. Stefan Laurysiewicz i Jerzy Nowak.

Ten ostatni „specjalista" od Rallye tym razem musi jechać w charakterze współkierowcy na obcej maszynie, gdyż jakkolwiek rozporządza on 3-ma samochodami, na żadnym z nich nie może wystartować do Monte, gdyż wszystkie są otwarte, a regulamin dopuszcza tylko wozy o karoseriach zamkniętych.

Wyjazd na Rallye projektują oprócz tego pp. Marek i Jakubowski (jakoby na Fiacie „500") oraz p. Mazurek na Chevrolet.

KRONIKA KRAJOWA

POSTĘPY MOTORYZACJI

833 NOWE POJAZDY MOTOROWE SPRZEDANO W CIĄGU PAŹDZIERNIKA R. B.

Mimo, iż weszliśmy w okres jesienny, kiedy zazwyczaj sprzedaż pojazdów motorowych w naszych warunkach zupełnie „cichnie", rynek w dalszym ciągu przyjmuje dość dużą, jak na dotychczasowe nasze możliwości, ilość nowych pojazdów mechanicznych. W ciągu października r. b. sprzedano ogółem w całej Polsce 833 nowe pojazdy mechaniczne, w tym 400 nowych samochodów osobowych prywatnych, 148 nowych samochodów ciężarowych, 153 nowe dorożki samochodowe, 34 nowe autobusy, 10 nowych poj. motorowych specjalnych, oraz 88 nowych motocykli — razem 833 nowe pojazdy motorowe weszły na rynek.

Łącznie w ciągu 10-ciu miesięcy 1937-go roku przybyło 8.563 nowe pojazdy mechaniczne.

Zbliżający się okres zimowy skłania, jak co roku, niektórych właścicieli pojazdów motorowych do wycofywania pojazdów z ruchu. Tak więc w ciągu października r. b. wycofano z ruchu 213 samochodów osobowych przeznaczonych do użytku prywatnego (liczba rejestracji wykazuje wzrost tylko o 187 jednostek, podczas gdy weszło 400 samochodów nowych, tak więc 400 mniej 187 równa się 213 samoch. (oraz wycofano z ruchu 463 motocykle) liczba rejestracji wskazuje ubytek 375 jednostek, weszło nowych motocykli 88 sztuk, tak więc 375 plus 88 równa się 463).

Liczba rejestracyjna samochodów ciężarowych wskazuje przybytek 63 jednostki, podczas gdy sprzedano w październiku nowych ciężarówek 148 sztuk. W tym wypadku mamy zapewne do czynienia z odnawianiem taboru — wygląda na to, że w październiku „zastopowano" 85 ciężarówek zużytych, podczas gdy weszło do ruchu 148 wozów nowych.

Podobnie wygląda sprawa w dziale taksówek: liczba rejestracyjna wykazuje w ciągu października wzrost zaledwie o 23 jednostki, podczas gdy w tymże okresie sprzedano 153 nowe taksówki. Stąd wniosek — wycofano z ruchu 130 gratów zastępując je nowymi.

Poniżej podajemy liczby rejestracyjne na 1-go listopada r. b. i porównanie ze stanem na 1-go października r. b.

Ilość zarejestrowanych pojazdów motorowych, stan na:

	1.X.1937	1.XI.37
ogółem poj. motorow.	45.198	44.722
samoch. ogółem (bez specjalnych)	33.005	32.900
sam. osobowe	19.878	19.690
sam. ciężarowe	6.621	6.684
taksówki	4.735	4.758
autobusy	1.771	1.768
motocykle	10.977	10.602
poj. specjalne	1.216	1.220

W ciągu października 1937 r.

	Przybyło	Ubyło	Nowych (przybyło)
og. poj mech.	—	476	833
sam. ogółem	—	105	735
sam. osobow.	—	188	400
sam. cięż.	63	—	148
taksówki	23	—	153
autobusy	—	3	34
motocykle	—	375	88
poj. specj.	4	—	10

SAMOCHODY CIĘŻAROWE BĘDĄ WOLNE OD OPŁAT NA FUNDUSZ DROGOWY

Samochody ciężarowe mają być zwolnione na przyszłość od opłat na Państwowy Fundusz Drogowy. Przewiduje to projekt opracowywanej obecnie ustawy.

Zniesienie opłat dyktowane jest koniecznością wydatniejszego zwiększenia liczby samochodów ciężarowych, których obecnie mamy w rejestrze zaledwie 6.684.

Samochody ciężarowe opłacają na Fundusz Drogowy po 20 zł od każdych 100 kg wagi (przeciętnie 500 zł rocznie od wozu), a od opłat tych były zwolnione tylko w pierwszym roku po zarejestrowaniu. Obecnie wszystkie nowokupione samochody mają być zwolnione od opłaty na czas nieograniczony.

DROGI

200 KM. DRÓG SAMORZĄDOWYCH

W październiku w Mordach w Domu Ludowym, odbył się zjazd członków komisji drogowych z racji ukończenia 200 km dróg samorządowych w powiecie siedleckim. Przed rozpoczęciem obrad została otwarta i poświęcona nowowybudowana droga S-ki Drogowej Przesmyki Mordy o długości ok. 13 km. Koszt wybudowanej drogi wyniósł ponad 100 tys. złotych, w tym 75 proc. świadczeniami szarwarkowymi i mieszkańców. Aktu otwarcia dokonał p. wice-wojewoda Długocki.

200 DELEGATÓW GMINNYCH OBRADOWAŁO W WARSZAWIE

Najwięcej dróg w Polsce znajduje się pod zarządem gmin wiejskich i te właśnie drogi są w najbardziej opłakanym stanie.

Na to dotkliwe zaniedbanie zwróciła uwagę Liga Drogowa, która powołała w gminach swych delegatów. Propagują oni wśród ludności miejscowej znaczenie gospodarcze dobrych dróg dla wsi i dla kraju.

Liga zwołała do Warszawy I-szy zjazd tych delegatów.

Ogółem przybyło 200 delegatów, którzy reprezentowali ogółem 500 gmin.

Na otwarcie zjazdu przybyli: min. komunikacji płk. Ulrych, wiceminister Bobkowski, prezes Ligi Drogowej Tyszkiewicz, przedstawiciele wojskowości, miasta i samorządu powiatowego.

Zjazd otworzył prezes Rady Głównej Ligi Drogowej, wicemin. A. Bobkowski. Powitał on delegatów, podkreślając, że zasadniczym warunkiem powodzenia ich pracy na terenie wiejskim jest wiara w celowość akcji i wzbudzenie entuzjazmu do pracy nad naprawą dróg wśród ludności miejscowej.

Przemawiał również min. komunikacji płk. Ulrych. Omówił on znaczenie polepszenia stanu dróg polskich i wezwał uczestników zjazdu do współpracy z zarządami drogowymi. Zakomunikował też, że Ministerstwo Komunikacji wstawiło do projektu budżetu na 1938-39 rok 2.000.000 zł na zapomogi budowę dróg gminnych.

Uczestnicy zjazdu w dn. 11 listopada wzięli udział w defiladzie, a w godzinach popołudniowych wysłuchali referatów: inż. Pola o „świadczeniach drogowych w naturze" oraz inż. Królikowskiego o „znakach drogowych i przepisach ruchu kołowego". O obowiązkach delegatów gminnych i celach Ligi Drogowej mówił p. R. Olszewski.

Dwudniowe obrady wykazały duże zrozumienie roli i funkcji jaką mają spełniać delegaci.

PALIWO

W CIĄGU OSTATNICH DWU LAT KONSUMCJA BENZYNY WZROSŁA O BLISKO 30 PROC.

W ciągu pierwszych trzech kwartałów bieżącego roku spożycie benzyny w kraju wykazało znaczną zwyżkę i wyniosło według danych przemysłu naftowego 60.066 ton.

W latach poprzednich w okresie dziewięciomiesięcznym skonsumowaliśmy: W roku 1931 — 63.125, w r. 1934 — 49.226, w r. 1935 — 46.226 i w r. 1936 46.922 tony.

Jak widzimy konsumcja benzyny w roku obecnym osiągnęła prawie poziom maksymalny z roku 1931-go.

W porównaniu do okresu dziewięciomiesięcznego z roku 1935-go, kiedy to krzywa spożycia osiągnęła swój najniższy punkt, skonsumowaliśmy benzyny o 13.737 ton więcej (czyli blisko o 30 proc. więcej!) co bardzo wydatnie podkreśla poprawę sytuacji na naszym rynku paliwowym.

WE WRZEŚNIU KONSUMCJA BENZYNY BYŁA WIĘKSZA O 36 PROC. W PORÓWNANIU DO WRZEŚNIA ROKU UBIEGŁEGO.

Ostatnie dane, dotyczące krajowego spożycia benzyny obejmują ilości tego paliwa wyekspediowane na rynek krajowy w ciągu miesiąca września bieżącego roku.

Okazuje się, że spożycie benzyny nie uległo (w stosunku do sierpnia br.) znaczniejszemu zmniejszeniu.

Rynek krajowy wchłonął we wrześniu ogółem 8.226 ton benzyny, co stanowi ilość o 36 proc. większą od ilości skonsumowanej we wrześniu roku ubiegłego. W stosunku do sierpnia bieżącego roku konsumcja wrześniowa zmalała o 888 ton.

We wrześniu 1937-go roku spożycie benzyny było o 36 proc. większe od spożycia w tym samym miesiącu roku poprzedniego.

SZKOLENIE MOTOROWE

ZWIĄZEK REZERWISTÓW WYSZKOLIŁ W BIEŻĄCYM ROKU 520 KIEROWCÓW

Bardzo intensywną akcję szkolenia kierowców samochodowych i motocyklowych prowadzi sekcja motorowa Związku Rezerwistów. Niskie opłaty za naukę jazdy umożliwiają ukończenie kursu nawet najmniej zamożnym członkom Zw. Rez.

Akcja szkolenia w bieżącym roku dała bardzo dobre wyniki. Na kursy uczęszczało około 800 osób, z czego 520 uzyskało prawo jazdy. Dorobek ten należy uważać za bardzo znaczny i godny specjalnego podkreślenia.

KURS MOTOROWY DLA NAUCZYCIELI SZKÓŁ ŚREDNICH

Klub Motorowy Związku Strzeleckiego we Lwowie, zorganizował kurs motorowy dla lwowskich nauczycieli szkół średnich. Kurs ten ma na celu fachowe wyszkolenie instruktorów motorowych w szkołach średnich. W kursie bierze udział 30 nauczycieli.

Kurs obliczony został na 8 tygodni. Uczestnicy kursu po przejściu części teoretycznej, zaznajomią się z praktyczną stroną poj. motorowych.

PRZEWÓZ ZAROBKOWY

WŁAŚCICIELE TAKSÓWEK ŻĄDAJĄ OBNIŻENIA CENY BENZYNY DO 40 GROSZY ZA LITR

W Warszawie odbyło się zgromadzenie Zw. Właścicieli Dorożek Samochodowych R. P. poświęcone sprawie powołania do życia spółdzielni kredytowej właścicieli do rożek samochodowych. Założenie spółdziel ni ma na celu ułatwienie właścicielom starych samochodów wieloosobowych nabycie nowych wozów, małych, bardziej opłacalnych oraz utworzenie centralnego garażu i obsługi technicznej dla taksówek warszawskich.

Większością głosów zdecydowano powołać do życia spółdzielnię, deklarując jedio cześiie po 10 udziałów każdy z członków na łączną sumę 100 zł.

Za zebrane drogą udziałów fundusze, zarząd spółdzielni zamierza nabyć 20 samochodów nowoczesnych typów, które stanowić będą kapitał zakładowy spółdzielni. O ile któryś z członków spółdzielni posiadacz starego wozu zechce nabyć nowy samochód, to wtedy przy wpłacie 2.000 zł. będzie mógł otrzymać do użytku wóz spółdzielni, który się stanie jego własnością po całkowitej spłacie całej należności za samochód.

Poza sprawami spółdzielni zebrani omówili zagadnienie drożyzny benzyny i postanowili domagać się obniżki ceny do 40 groszy za litr.

O ZWIĘKSZENIE PREMII PODATKOWYCH DLA WŁAŚCICIELI TAKSÓWEK

Na ostatnim zgromadzeniu Właśc. Dorożek Samochodowych poruszono także bardzo ważną i aktualną sprawę obciążenia podatkami posiadaczy taksówek. Według opinii wypowiadanych na tym posiedzeniu premiowanie nabycia nowego samochodu powinno być wciągnięte również na właścicieli taksówek, odnawiających swój tabor. O ile bowiem — jak twierdzą taksówkarze — władze zdecydowały się na premiowanie osób, których dochody są b. duże, ulgi te winny być tym bardziej zastosowane do właścicieli taksówek, którzy z trudem utrzymują swe warsztaty pracy.

Zarabiający np. około 12.000 zł rocznie, płaci podatek dochodowy w kwocie 958 zł. O ile nabywa on samochód za 6.000 zł, płaci podatek tylko od pozostałych 6.000 zł, t. j. 345 zł, premia więc wynosi 500 zł. Przy wyższych zarobkach skala tej premii jest jeszcze wyższa. Natomiast przeciętny dochód właśc. taksówki waha się od 1500 zł do 200 zł i podatek wynosi od 44 zł do 70 zł. Przy zakupie nowej taksówki otrzymaliby oni premie w takiej właśnie wysokości. W dyskusji podniesiono przeto, że należałoby odwrócić ten stosunek przez zryczałtowanie dla wszystkich nabywców samochodów sumy premii.

Postanowiono wystąpić do Min. Skarbu o uwzględnienie tych postulatów związku.

WZROST ILOŚCI WYPADKÓW SAMOCHODOWYCH W STOLICY

Od pół roku zaobserwowano w stolicy zastraszający wzrost wypadków samochodowych. Charakterystyczne, że wypadki wzmogły się od chwili wydania wielu zaostrzonych zarządzeń dla pieszych i pojazdów oraz zainstalowania barier ochronnych.

Ogółem w półroczu letnim 1936 roku było 361 ranionych i 21 zabitych ,podczas gdy w tym samym okresie 1937 — 768 ranionych i 51 zabitych wskutek wypadków samochodowych.

TERMIN ZAOPATRZENIA ROWERÓW W SZKIEŁKA ODBLASKOWE PRZESUNIĘTY

Termin zaopatrzenia rowerów w szkiełka odblaskowe został przesunięty do dn. 1 grudnia br. Należy zwrócić uwagę, że przy zaopatrywaniu się w szkiełka należy zakupywać wyłącznie te szkiełka, które posiadają na oprawce napis stwierdzający, że dany typ został zatwierdzony przez Ministerstwo Komunikacji.

TYLKO OGUMIONE WOZY NA ŁÓDZKICH ASFALTACH

Zarząd miejski postanowił wprowadzić przymus ogumienia wszystkich wozów i dorożek, kursujących po mieście.

Zarządzenie to podyktowane jest ochroną asfaltowych jezdni przed zniszczeniem.

W ciągu listopada odbyć się ma konferencja z udziałem władz administracyjnych, celem ustalenia sposobów przeprowadzenia przymusowego ogumienia.

SPORT

ZASZCZYTNE ODZNACZENIA DZIAŁACZY MOTOCYKLOWYCH

W dniu Święta Niepodległości odznaczeni zostali srebrnym Krzyżem Zasługi członkowie motocyklowej sekcji Legii, pp. Józef Docha i Hugo Umgelter za długoletnią pełną poświęcenia pracę dla sportu motocyklowego.

Uroczyste dekorowanie odznaczonych odbyło się 13 listopada w sali konferencyjnej Legii na stadionie Wojska Polskiego. Jednocześnie odbyło się wręczenie p. Janowi Jakubiakowi dyplomu uznania za długoletnią i ofiarną pracę na stanowisku sekretarza sekcji.

„POGOŃ ZA LISEM" W ŁODZI

Sekcja samochodowo-motocyklowa Polskiego Touring Klubu zorganizowała w Łodzi „pościg za lisem".

Lisem była znana automobilistka łódzka p. Irena Brodzka.

Pierwszy dopadł „lisa" p. Weigt, następnie p. Rozenbiat i p. Hornberger.

PIERWSZY MOTOROWY BIEG MYŚLIWSKI W BRZEŚCIU n.B.

Z inicjatywy brzeskiego batalionu pancernego i Poleskiego Automobilklubu został zorganizowany po raz pierwszy w Brześciu nad Bugiem w dniu św. Huberta bieg motorowy dla wszystkich rodzajów pojazdów mechanicznych zarówno wojskowych, jak i cywilnych. Bieg składał się z dwóch części: biegu szosowego i terenowego. Trasa biegu wynosiła około 60 km.

W wyniku ostatecznym biegu pierwsze miejsce zajęli: w kategorii motocykli z przyczepkami — por. Tadeusz Lajourdie, w kategorii motocykli solówek — inż. W. Sadowy i w kategorii samochodów osobowych — p. Nonna Kisłowska. W ogólnej klasyfikacji lisi ogon, jako pierwszą nagrodę zdobył por. Lajourdie. W biegu brało udział ogółem 24 maszyny, przyczym bieg ukończyło zaledwie 10, co zostało spowodowane wyjątkowo ciężkimi warunkami terenowymi.

TRAGICZNA ŚMIERĆ POLSKIEGO AUTOMOBILISTY W BUENOS AIRES

Znany w Ameryce Południowej automobilista polski Karol Zatuszek uległ śmiertelnemu wypadkowi.

Karol Zatuszek odniósł w ostatnich 9 latach szereg wspaniałych zwycięstw automobilowych w Argentynie. Pochodził z Małopolski i liczył 40 lat.

POZNAŃSKIE ZAWODY MOTOROWE DLA POCZĄTKUJĄCYCH

Klub motorowy „Unia" w Poznaniu zorganizował ciekawe zawody dla początkujących motocyklistów, składające się z 5 konkurencyj: montowania opony na tylnym kole, próby zamiany świecy, próby zużycia paliwa, wyścigu płaskiego i wyścigu na przełaj. Zawody miały na celu zapoznanie nowicjuszów z najpowszechniejszymi uszkodzeniami i sposobem ich usuwania.

W niedzielę odbył się wyścig płaski, wyścig na przełaj. Wyścig płaski odbył się na szosie na trasie o długości 5 klm. Pierwsze miejsce zajął Środecki na Phaenomenie w czasie 5:36.5 min. (przeciętna 53 klm 323 m na godz.). W biegu na przełaj zwyciężył Brückner przed Brzeskiniewiczem. W zawodach tych uczestniczyły po raz pierwszy motorki polskiej produkcji p. Stefana Malcherka. Motorki te wyszły z próby nadspodziewanie dobrze. Pan Malcherek osiągnął na 5 klm czas 6:23 min.

135 KM NA 1 LITRZE BENZYNY!

W drugiej części zawodów motocyklowych zorganizowanych przez „Unię" w Poznaniu odbyły się pozostałe trzy konkurencje z których najbardziej emocjonującą był konkurs zużycia paliwa.

Wyniki konkursu były następujące:

1) Tyrała Tadeusz (Phaenomen) przejechał na ćwierć litra benzyny 33.940 km, 2) Środecki (Phaenomen) 30.300 km, 3) Krzeskwoniewicz (DKW).

Próba montowania opony: 1) Tyrała 5:27,4 sek., 2) Środecki 5:47,4 sek., 3) Augustyniak 6:04.5 sek.

Próba zmiany świecy: 1) Środecki 24,2 sek., 2) Tyrała 25 sek.

Na szczególną uwagę zasługuje doskonały wynik Tyrały ,który na 100 cm^3 motocyklu „Pheanomen" przejechał dystans 135 km 760 m na jednym litrze benzyny.

TURYSTYKA

TURYŚCI ZAGRANICZNI SKARŻĄ SIĘ...

Na odbytym niedawno zjeździe turystycznym ziem północno-wschodnich w Wilnie, dr Rewieńska z Uniwersytetu Wileńskiego, uskarżała się na b. niemiłe wrażenie, jakie robi na zagranicznych turystach nieustanne legitymowanie ich przez organa p. p. i żądanie okazywania dokumentów osobistych, tryptyków, praw jazdy od automobilistów itp. Niejednokrotnie legitymowanie takie ma miejsce

5 razy dziennie, co niepotrzebnie niepokoi turystów, gdyż sądzą, że pozostają pod nadzorem policji.

Nie są oni bowiem do tego przyzwyczajeni. Jeden z profesorów francuskich, bawiący w Polsce, dr Axel, gdy go jednego dnia wylegitymowano 3 razy w różnych miasteczkach woj. wileńskiego wrócił do Francji.

Tak samo wróciła pewna turystka amerykańska, która wydała później b. piękną ilustrowaną książkę o Polsce, gdy jednego dnia zażądano od niej 5-krotnie okazywania dokumentów.

Uznając, że interwencja policji jest wskazana tylko w wypadkach uzasadnionych (a sam postój na rynku jakiegoś miasteczka nie powinien być jeszcze dostatecznym powodem do przeglądania dokumentów automobilistów), zjazd postanowił zwrócić się do władz administracyjnych z prośbą o wydanie zarządzeń zmieniających dotychczasowy, niepożądany dla rozwoju turystyki stan rzeczy.

RÓŻNE

JUGOSŁAWIA I HOLANDIA KUPUJĄ POLSKIE OPONY SAMOCHODOWE

Wraz z ustawicznym rozwojem przemysłu chemicznego w Polsce rozwija się jednocześnie bardzo pomyślnie pokrewny mu przemysł gumowy. Ilość fabryk stale wzrasta, rośnie również skala ich produkcji.

Przemysł gumowy zaczyna też odgrywać coraz poważniejszą rolę w naszym eksporcie. W ciągu 8 miesięcy rb. eksport ten wyniósł 821 tys. zł, co stanowi duży wzrost w porównaniu z kwotą 270 tys. złotych za ten sam okres r. ub.

Miarą rozwoju i doskonalenia się produkcji artykułów gumowych jest fakt, że gdy w 1926 r. nie mieliśmy fabryki opon, obecnie mamy produkcję opon samochodowych, nie ustępujących oponom najlepszych marek zagranicznych.

Ostatnio np. Jugosławia i Holandia zakupiły pewną ilość polskich opon samochodowych, które przyczynią się niewątpliwie do popularyzacji za granicą polskiej wytwórczości.

TAKSÓWKA UNIKAT — CHODZI DZIEWIĘĆ LAT BEZ REMONTU

Otrzymaliśmy list następującej treści: „Mam zaszczyt niniejszym donieść Szan. Redakcji o fakcie, który niezawodnie zainteresuje Czytelników poczytnego pisma WPanów.

Idzie mianowicie o pewnego rodzaju rekord wytrzymałości materiału użytego do budowy samochodu, tórego jestem właścicielem.

Jako zawodowy kierowca samochodowy, zakupiłem w listopadzie 1928 roku w ówczesnym lwowskim zastępstwie samochód „Chevrolet", otwarty seryjny wóz, którego bez żadnej przerwy dotąd jako taksówki używam.

Do dnia dzisiejszego ujechałem 263.000 km. bez wymiany oryginalnych fabrycznych tłoków i łożysk.

Wóz mój dotychczas nie przechodził większego remontu poza zmianą pierścieni tłokowych i szlifowania wentyli.

Sam blok motoru (Nr fabr. 4260748) jest dotąd nietknięty, a także podwozie (Nr fabr. 119) trzyma się bez zarzutu.

Pozwalam sobie nadmienić, że od nabycia samochodu t. j. 9 lat sam prowadzę samochód i nigdy nikim się nie wyręczałem".

Jan Kuźniar

KRONIKA KLUBOWA

AUTOMOBILKLUB POLSKI

FRANCUSKI TOURING CLUB PODEJMOWAŁ ŚNIADANIEM DELEGACJĘ AUTOMOBILKLUBU POLSKI

W ramach uroczystości związanych z obradami A.I.A.C.R. odbyło się przyjęcie na którym Automobilklub Francji podejmował reprezentantów wszystkich Automobilklubów zrzeszonych w A. I. A. C. R. Na czele delegacji Automobilklubu Polski stał v-ce prezes honorowy hr. Raczyński.

Delegacja A. P. podejmowana była poza tym śniadaniem wydanym na jej cześć przez Francuski Touring Club. W śniadaniu wziął również udział ambasador R. P. Łukasiewicz, r-ca Frankowski oraz kilku przedstawicieli Francuskiego Touring Clubu.

TERMINY NIEMIECKICH RAIDÓW DŁUGODYSTANSOWYCH W R. 1938-ym

O. N. S. (najwyższa władza sportów motorowych Niemiec) nadesłała Komisji Sportowej Automobilklubu Polski terminarz wielkich imprez automobilowych Rzeszy w roku 1938-ym o charakterze raidów długodystansowych, a więc o charakterze podobnym do Międzynarodowego Raidu R. P.

W roku 1938-ym O. N. S. organizuje trzy wielkie (obok szeregu zawodów mniejszych) imprezy tego typu: 23 — 25 czerwiec 3-dniowa Jazda Górska", 14—16 sierpień Jazda Wschodnio-pruska, 25 — 26 październik Jazda Berlin — Rzym.

Jazda Berlin — Rzym (non stop — ok. 2.000 km bez odpoczynków), organizowana w rb. po raz pierwszy, przewidziana jest dla automobilistów i motocyklistów.

Termin XI-go Raidu Międzynarodowego A. P. przewidziano na 20 — 26 czerwca. Data ta koliduje z „Trzydniową Jazdą Górską" oraz z datą 24-godzinnego wyścigu w Le Mans, w którym startują zazwyczaj długodystansowi kierowcy Rzeszy.

AUTOMOBILKLUB WOŁYŃSKI

NOWY STATUT W. K. A.

W dn. 18.IX 1937 r. odbyło się w lokalu klubowym Walne Zebranie W.K.A. na którym uchwalony został nowy statut, mocą którego W.K.A. jako osoba prawna przejmuje prace i obowiązki oddziału Automobilklubu Polski na obszarze województwa wołyńskiego.

NOWOOBRANY ZARZĄD W.K.A.

Na wyżej wspomnianym walnym zebraniu W.K.A. odbytym w dniu 18.IX 1937 r., obrany został nowy zarząd tego Klubu.

Prezesem został p. dr. Ledóchowski wiceprezesem p. W. Gordziałkowski, skarbnikiem p. K. Lecewicz, sekretarzem honorowym p. M. Grigoriew gospodarzem p. A. Jackiewicz.

Przewodniczącym Komisji sportowej został p. G. Bielojew, prezesem Komisji rewizyjnej ks. E. Radziwiłł, który piastuje również obecnie godność Komisji balotującej.

AUTOMOBILKLUB WIELKOPOLSKI

SEKCJA PROPAGANDY PRZY AUTOMOBILKLUBIE WIELKOPOLSKI

Przy Automobilklubie Wielkopolski utworzono sekcję propagandy, której zadaniem będzie propagować motoryzację na podległym sobie terenie.

Do komisji weszli: dyr. Grotowski jako przewodniczący, Adam Paczkowski — wiceprezes, członkowie — Śmigielski, Świdziński, Kierczyński, Paczkowski, Antoniewicz i Prytych.

Wobec znacznego powiększenia biur Automobilklubu Wielkopolski, zostanie on z dniem 1 grudnia przeniesiony do nowych lokali przy ulicy Rzeczypospolitej 8.

AUTOMOBILKLUB ŚLĄSKI

SPROSTOWANIE

W Nr 11 A.T.S. na ostatniej stronicy zamieściliśmy wzmiankę o Nadzwyczajnym Walnym Zebraniu Automobilklubu Śląskiego. Do wzmianki tej zakradło się kilka błędów, a mianowicie.:

Zamiast nazwiska p. inż. Tadeusza Studnikiewicza obranego wiceprezesem A.Śl. podano mylnie nazwisko inż. Tadeusza Łopuszyńskiego.

Poza tym uległo zniekształceniu nazwisko skarbnika A.Śl. zamiast inż. Tadeusz Giiman, winno być inż. Tadeusz Ullman.

KRONIKA ZAGRANICZNA

STATYSTYKA

40 MIL. SAMOCHODÓW NA CAŁYM ŚWIECIE

Według zestawionej w Waszyngtonie statystyki, ogólna ilość samochodów na świecie w r. 1937-ym wyraża się liczbą około 40 milionów wozów. Z tego przypada około 30 milionów na Amerykę, 8 milionów na Europę, 1 milion na Australię, 700.000

W Europie Anglia posiada 2.123.000 samochodów, Francja 2.100.000, Niemcy 1.200.000, Italia 415.000, Rosja Sowiecka 350.000, Belgia 200.000, Szwecja 170.000, Holandia 140.000.

Statystyka ta nie wymienia innych państw ze względu na małą ilość posiadanych przez te państwa wozów. Polska znajduje się ciągle, niestety, na szarym końcu.

MOTORYZACJA CZECHOSŁOWACJI POSUWA SIĘ RAŹNIEJ...

W pierwszym półroczu 1937 roku na terenie Czechosłowacji zarejestrowano ogółem 6895 nowych samochodów (w tym 6211 krajowych) oraz 6662 motocykle, czyli ogółem 13.557 pojazdów mechanicznych.

W Polsce w tym samym czasie przybyło znacznie mniej pojazdów, bo tylko 4.580 sztuk.

W miesiącu czerwcu zarejestrowano w Czechosłowacji 1.423 nowe samochody i 1.825 motocykli (w Polsce ogółem 1.525 poj. mech.).

Jednocześnie oficjalna statystyka czechosłowacka podaje, iż w pierwszym półroczu rb. wwieziono do kraju 684 pojazdy zagraniczne, wartości 14 milionów Kč, a wywieziono 996 pojazdów na sumę 24 milionów Kč.

Należy podkreślić, że jakkolwiek tempo motoryzacji Czechosłowacji nie jest takie, jak w czasie dobrej koniunktury i tym samym daje prasie powód do narzekań, to jednak przyrost ilości pojazdów w tym kraju w stosunku do przyrostu w Polsce i jej zaludnienia jest czterokrotnie większy.

PALIWO

REKORD MINIMALNEGO ZUŻYCIA PALIWA

We wrześniowym konkursie samochodowym „Bidon de 5 litres", który odbywa się corocznie we Francji, samochód FIAT 500 zużył 5-litrową bańkę mieszanki na przebycie 144,091 km. co odpowiada przeciętnej 3,45 ltr. na 100 km.

Skład mieszanki był następujący: 70 proc. benzyny, 15 proc. alkoholu o mocy 99,5 st. i 15 proc. benzolu.

BENZYNA Z DRZEWA

Po 10-letnich przygotowaniach rozpoczęto obecnie w Szwecji wydobywanie z odpadków drzewnych i drzewa gorszych gatunków olejów i benzyny. Nowy patent zastosowany będzie w fabryce budowanej w Perstop w południowej Szwecji, która to fabryka ma być uruchomiona w styczniu 1938 r.

Nowe zakłady przerabiać będą 10.000 ton drzewa rocznie, z czego otrzyma się 35 pct. olejów i benzyny, niezależnie od wielu wartościowych produktów dodatkowych. Nowy wynalazek obniży podobno koszty produkcji tak, że mimo wysokich cen drzewa, cena benzyny syntetycznej nie odbiegałaby od cen benzyny naturalnej.

DROGI

MIĘDZYNARODOWA KONFERENCJA W SPRAWIE BUDOWY AUTOSTRAD

Dn. 25 bm. rozpoczął się w Budapeszcie międzynarodowy kongres, poświęcony sprawie budowy autostrad. W kongresie biorą udział przedstawiciele szeregu państw europejskich. Ponadto w obradach uczestniczy reprezentant Ligi Narodów.

Kongres powoła do życia stałą międzynarodową komisję dla budowy autostrady Londyn — Istanbul z siedzibą w Budapeszcie. W toku obrad omówione będą m. in. warunki budowy i stan dróg na Bałkanach.

SPORT MOTOCYKLOWY

MIĘDZYNARODOWE IMPREZY MOTOCYKLOWE W R. 1938

W Paryżu przez 3 dni obradował zarząd międzynarodowego Związku motocyklowego, który ustalił definitywnie kalendarz spotkań międzynarodowych na rok przyszły.

Na wniosek Niemiec skład ekip państwowych, startujących w międzynarodowej 6-cio dniówce na terenie Anglii od 11 do 16 lipca, powiększony został do 4-ech maszyn, a mianowicie — 3 solówek i jednego motocykla z przyczepką. Jako przygotowanie do tej 6-cio dniówki odbędzie się w dniach od 26 do 29 maja 3-dniowa jazda motocyklowa na trasie prowadzącej przez Belgię, Holandię i Niemcy, ze startem i metą w Spa.

Ważniejsze terminy międzynarodowe notujemy:

24 kwietnia wyścigi na torze w Wiedniu, 7 maja wyścig na 200 mil w Irlandii, 8 maja zawody w Hamburgu oraz o puchar Mussoliniego we Włoszech, 15 maja wielka nagroda Finlandii, 30 maja — 3 czerwca wyścig okrężny w Europie zachodniej, organizowany przez Francję, 5 czerwca wielka nagroda Belgii, 5 i 6 czerwca zawody w Czechosłowacji, 12 czerwca międzynarodowe zawody w Szwajcarii, 17 czerwca Tourist Trophy Anglii, 11 — 16 lipca 6-dniówka w Anglii, 16 — 18 lipca wyścig górski w Austrii 17 lipca wielka nagroda Szwajcarii, 24 lipca wielka nagroda Francji, 30 lipca Tourist Trophy Holandii, 31 lipca wielka nagroda górska Niemiec, 14 sierpnia wielka nagroda Szwecji,, 4 września wielka nagroda Włoch.

W kalendarzu międzynarodowym brak niestety imprezy międzynarodowej na terenie Polski.

AMERYKA WALCZY O REKORD SZYBKOŚCI

Ostatnio Amerykanie zainteresowali się problemem rekordów motocyklowych i usiłują zdystansować Europę i na tym polu.

Fabryka motocykli Harley - Dawidson zbudowała specjalną maszynę rekordową z obudowanym tylnim kołem i oprofilowującą nadbudówką na kierowncy. Motocykl ten wyposażony w silnik 998 ccm osiągając szybkość 220 km/godz. bijąc tym samym amerykański rekord szybkości na motocyklu.

REKORDY

502 KM NA GODZINĘ!! FANTASTYCZNY REKORD AUTOMOBILOWY EYSTONA.

Słynny angielski automobilista, kapitan Eyston, zaatakował w piątek ponownie absolutny rekord światowy szybkości, należący do mjr. Campbella. Próba odbyła się na słynnym torze w Bonneville obok Słonego Jeziora.

Próba zakończyła się pełnym powodzeniem. Eyston tym razem ustalił nowy oficjalny rekord światowy, przekraczając równocześnie jako pierwszy człowiek na świecie granicę 500 km/godz.

Przeciętna szybkość, uzyskana przez Eystona wynosiła 502,436 km/godz., podczas gdy dotychczasowy rekord Campbella wynosił 444 km/godz.

Równocześnie Eyston poprawił również rekord światowy na jednej mili z 484 na 501,18 km/godz.

WIELKIE IMPREZY

MISTRZOSTWA ARMII W JEŹDZIE TERENOWEJ ZGROMADZIŁY 199 UCZESTN.

Członkowie zmotoryzowanych oddziałów armii niemieckiej brali udział w zawodach „cywilnych", t. zn. dostępnych dla cywilów, ale obsyłanych w 95 proc. przez NSKK, SS, wojsko, policję, kierowców poczty i kolei, oraz kierowców zawodowych.

Szczególnie starannie obsyłane przez wojsko były doroczne „3 - dniowe jazdy górskie".

Ponieważ jednak typ zawodów „cywilnych" nie odpowiadał wojsku w 100 proc. (brak zadań czysto militarnych jak strzelanie, jazda wg. mapy i t. d.), postanowiono zorganizować klasyczną doroczną imprezę, któraby pozwoliła wyeliminować „mistrzów w jeździe terenowej".

Jazdę tę zorganizowano w tym roku po raz pierwszy na przestrzeni blisko 300 kilometrów. Trasa prowadziła przez drodrożyną leśną i szereg odcinków piaszczystych.

Specjalnie trzeba podkreślić, że na trasie znajdował się spadek o nachyleniu 44 st. Była to w dodatku leśna, wąska droga zjechanie z której połączone było z koniecznością... nawet zrąbania drzewa.

W zakres zawodów wchodziło również strzelanie z karabinu (3 strzały na minutę) i rewolweru bez podparcia. Zawodnicy poza tym musieli przebyć pewien odcinek trasy posługując się wyłącznie mapą. W mistrzostwach tych wzięło udział 199 zawodników, w tym 109 na samochodach osobowych specjalnie przystosowanych do jazdy terenowej. Do mety przybyło 150 zawodników. Ten stosunkowo bardzo znaczny odsetek wyeliminowany wskazuje na niebywałe trudności na trasie, którą pokonywano z szybkością poniżej 30 km na godz. (przepisana granica minimalna była przekroczona przez wszystkich).

Samochody biorące udział w mistrzostwach były zaopatrzone w opony terenowe, urządzenie do unieruchomienia dyferencjału, specjalnie windy do wyciągania z błota i piasku, sznury, piły i łopaty...

Wśród motocykli królowało BMW: modele o pojemności 350 lub 500 ccm jako solówki i 700 ccm z wózkami. Również sporo było motocykli Zündapp „500". Jechały również trzy DKW 2-cylindrowe z chłodzeniem powietrznym i 1 NSU „500". Wszystkie motocykle miały opony terenowe. Do normalnego uposażenia dodano poza tym butelki ze sprężonym powietrzem do momentalnego napełnienia opon oraz długie linki do wyciągania z błota i piasku. Karoserie samochodów, biorących udział w mistrzostwach były typu „Kübelwagon" (po polsku „łazik"). Były to: 3,5 litrowy Horch, 2,9 litrowy Mercedes (te dwa typy reprezentowane były najliczniej), Adler — „Diplomat", Wanderer, Phänomen z silnikiem chłodzonym powietrzem i Stoewer. Jak wiadomo, wszystkie te wozy zaopatrzone są w bardzo starannie rozwiązane resorowanie, które w znacznym stopniu decyduje o użyteczności pojazdu w terenie.

RÓŻNE

BRAK MECHANIKÓW SAMOCHODOWYCH W NIEMCZECH.

Na skutek poważnego wzrostu motoryzacji w Niemczech, zatrudnionych jest ok. 100.000 osób w 20.000 warsztatach do obsługi motorów samochodowych. Nadradca dr. Homan z ministerstwa gospodarki narodowej stwierdza, że ta liczba mechaników nie wystarcza do należytej obsługi istniejących samochodów w Niemczech. Wobec braku fachowców zaczęli zajmować się tym działem mechanicy kowale, ślusarze i inni rzemieślnicy, nieposiadający należytych kwalifikacji. Dr. Homan wysuwa projekt zmiany obowiązującej ustawy o rzemiośle w tym kierunku, aby ograniczyć prawo zajmowania się naprawą motorów samochodowych do fachowców. Poza tym wysuwany jest projekt przeszkolenia rzemieślników w kierunku zaznajomienia ich z motorami spalinowymi. Tego rodzaju projekt motywowany jest koniecznością zapewnienia należytej konserwacji samochodów, jak również bezpieczeństwem ruchu.

Projekt ten zasługuje na szczególną uwagę również i w Polsce, gdyż bez odpowiedniej liczby fachowych rzemieślników, nie jest do pomyślenia podniesienie motoryzacji kraju.

DROBNE WIADOMOŚCI Z ZAGRANICY

PODWYŻKA CEN SAMOCHODÓW WE WŁOSZECH

Włoskie fabryki samochodów otrzymały od rządu zezwolenie na podwyżkę cen wozów osobowych o 10 proc.

ECHA WYSTAWOWE...

W czasie Salonu Paryskiego krążyła uparcie plotka o nowym, popularnym wozie Citroena, który lada dzień ma się ukazać na rynku, jako pewnego rodzaju przeciwwaga dla tanich wozów Renault „Tuvaquatre" i Peugeuot „Legere 402". Popularny Citroen ma kosztować 8 — 10 tysięcy franków, byłby to najtańszy wóz Europy. Popularny motocykl francuski kosztuje stosunkowo b. tanio. Wystawiony na Salonie tegorocznym „MR" z motorkiem niemieckim(!) Sachs'a kosztuje 3100 franków. Rower z motorkiem 100 ccm — około 2200 fr. Duże turystyczne maszyny z 2 cylindrowym silnikiem o pojemn. 750 ccm można nabyć za 9 tys. franków.

★

Najdroższym wozem na wystawie samochodów w „Eaol Court" był Rolls — Royce z silnikiem 12 cylindrowym (7,3 litra pojemn.). Cena tego wozu wynosi 2670 funtów.

★

Do chwili obecnej wykończono w Niemczech 1452 kilometry autostrad.

★

W nowym Jorku uruchomiono ostatnio 100 autobusów dwupiętrowych z silnikami umieszczonymi z tyłu i automatyczną skrzynką biegów.

★

W ciągu pierwszego półrocza na terenie Czechosłowacji sprzedano ogółem 6893 pojazdy mechaniczne (w r. ub. — 5312). W czerwcu sprzedano 1253 samochody osobowe, 136 ciężarówek i 34 autobusy oraz 1825 motocykli.

★

Chrysler buduje nową montownię w Nykoeping w Szwecji. Dotychczas koncern Chryslera rozporządzał w Szwecji jedną montownią gdzie montowano samochody stając na samolotowych. Dodge i Plymouth.

★

Na Łotwie została uruchomiona montownia samochodów. Montownię założyło towarzystwo Vairogs A. G. w Rydze. Części użyte do montażu sprowadzone z zagranicy są wolne od cła.

Hispano Suiza zaprzestała narazie produkcji motorów samochodowych poprze-

★

Niemiecka firma Fichtel i Sachs sprzedała do Ameryki licencję na wyrób słynnych motorków 2-u taktowych o pojemności 98 ccm. A więc Amerykanie interesują się coraz bardziej lilipucimi silnikami rowerowymi.

★

W Niemczech w ciągu miesiąca września przybyło ogółem 45.311 pojazdów mechanicznych, czyli prawie tyle ile posiada ich cała Polska.

★

Amerykańska policja drogowa wozi ze sobą aparaty do badania zawartości alkoholu we krwi tych osób które spowodowały wypadek. W ten sposób można łatwo i bezspornie ustalić, czy zachodzi „fakt jazdy w stanie nietrzeźwym".

★

NSKK (National Socialist Kraftfahrer Korps) szkoli rocznie w 26 specjalnych szkołach motorowych około 50 tysięcy wykwalifikowanych kierowców. Otrzymują oni zwykłe „pełne" wyszkolenie obejmujące naukę jazdy na wszelkich rodzajach pojazdów motorowych, jazdę bezdrożami i t. d.

★

Policja londyńska zabroniła surowo ozdabianie korków od chłodnicy. Wymyślne figurki bowiem w razie wypadku powodują nieraz b. ciężkie okaleczenia.

★

W Sowietach w ciągu ub. roku wykonano 86 tysięcy (!) kilometrów dróg bitych i gruntowych.

★

Polepszenie sytuacji gospodarczej na Litwie wywołuje w ostatnim okresie powiększenie importu samochodów.

W Szwajcarii cena benzyny skoczyła z 43 na 45 centymów.

★

Italia projektuje w przyszłym roku budowę bądź przebudowę 1070 kilometrów nowoczesnych dróg kosztem 130 milionów lirów.

Program prac przewiduje, że dla wykonania zamierzonych prac potrzeba będzie 3,78 milionów dni roboczych.

Automobilowym mistrzem Francji na rok 1937-my został kierowca wyścigowy Raymond Sommer.

★

Obrót f-my Packard Co. w roku 1936-ym podniósł się z 50 na 73 miliony dolarów. Czysty zysk uległ zwiększeniu o 100 proc.

★

W Anglii młodzież szkolna poddawana jest powszechnie egzaminowi z umiejętności jazdy rowerem. Ci, którzy nie zdadzą egzaminu muszą dreptać do szkoły na piechotę przez okrągły rok.

300.000 ton stali na resory i amortyzatory zużyła w 1936 r. wytwórnia samochodów Chevrolet. Z tej ilości surowca możnaby zbudować trzy mosty przez zatokę w San Francisco.

★

W Danii prawo jazdy na motocyklu wydawane jest obecnie wyłącznie tym osobom, które nie przekroczyły 25 roku życia.

★

Najdłuższa linia autobusowa na świecie regularnie obsługiwana łączy Algier poprzez Saharę z jeziorem Czad.. Długość tej linii liczy 4750 km!

★

Zakłady Peugeot,a wskutek wzrostu zapotrzebowania o około 70 proc. musiały wprowadzić pracę na trzy zmiany. W związku z tym cena samochodu Peugeot'a wzrosła o 20 proc.

★

Ciężarówki amerykańskie zdrożały o około 10 proc.

KAŻDY KICHA W SWĄ CHUSTECZKĘ

Każdy kicha w swą chusteczkę! Dlaczego? Gdyż my wszyscy chcemy uchodzić za ludzi schludnych i dobrze wychowanych, dbałych o dobro i zdrowie naszych bliskich.

Wiemy wszak wszyscy, że o ile nie użyjemy niezastąpionej chusteczki do nosa jako ochrony, możemy zarazić nasze otoczenie katarem i grypą.

W miesiącach jesiennych każdy prawie ulega mniej lub więcej tym chorobom. Dlaczego jednak grypa zdarza się tak często, gdy można jej w tak prosty sposób zapobiec?

Gdybyśmy postępowali tak, jak doradza prof. Spitta z Berlina zabezpieczylibyśmy się w większości wypadków od tej choroby. Uczony ten, który sam był bardzo wrażliwy na infekcję grypową, uniknął razem ze swym otoczeniem w ciągu 15 lat, podczas ciężkich epidemii grypy, zarażenia się dzięki systematycznemu zażywaniu małych dawek chininy w postaci pigułek ocukrzonych.

Taki tani i prosty sposób leczniczy jest stanowczo godny polecenia tym bardziej, że i nasze samopoczucie przy użyciu tego leku poprawia się.

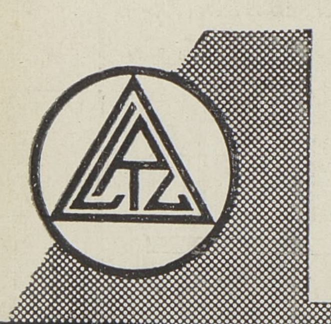
Warunki prenumeraty: rocznie 10 zł., półrocznie 5 zł. Prenumeratę należy wpłacać do PKO na Konto Automobilklubu Polski Nr. 1648, zaznaczając na blankiecie wpłatowym „Prenumerata ATS" oraz pocztowymi „Przekazami Rozrachunkowymi" — w cenie 1 grosz za sztukę, bez dodatkowych opłat manipulacyjnych.

Redakcja i Administracja ATS., Warszawa, Al. Szucha 10 (Automobilklub Polski) czynna codziennie od godz. 10—14, oraz we wtorki, piątki w godz. 18—20. Tel. Nr. 709-19.

Druk. Dom Prasy, S. A., Warszawa, Marszałkowska 3-5-7. Tel. centr. 8-02-40.

Z PIĘKNĄ PANIĄ — PIĘKNYM WOZEM

Panie! Pamiętając o swych pięknych tualetach, które tak strasznie gniotą się w starych i niewygodnych samochodach, wykorzystajcie grudzień — w którym jeszcze obowiązują ulgi w podatku dochodowym, — by kupić jedną z pięknych i tanich limuzyn „CHEVROLET". Wóz ten, znany już w całej Polsce ze swych wspaniałych wyników, posiada — poza walorami technicznymi — obszerne i luksusowo wykończone wnętrze jak żaden inny samochód w tej cenie.



CHEVROLET